

LES RELATIONS ÉCONOMIQUES
ENTRE
BORDEAUX ET LES ANTILLES
AU XVIII^e SIÈCLE

THÈSE POUR LE DOCTORAT

Soutenue devant la Faculté de Droit de Bordeaux

le mardi 15 juin 1937, à 14 heures 30

PAR

Geneviève CHARPENTIER

BORDEAUX
IMPRIMERIE BIÈRE

18-20-22, rue du Peugue

1937

LES RELATIONS ÉCONOMIQUES
ENTRE
BORDEAUX ET LES ANTILLES
AU XVIII^e SIÈCLE

THÈSE POUR LE DOCTORAT

Soutenue devant la Faculté de Droit de Bordeaux

le mardi 15 juin 1937, à 14 heures 30

PAR

Geneviève CHARPENTIER

BORDEAUX
IMPRIMERIE BIÈRE

18-20-22, rue du Peugue

1937

FACULTÉ DE DROIT DE L'UNIVERSITÉ DE BORDEAUX

Doyen honoraire : FERRON, *, ☉ I.

Professeurs honoraires : MM. SAUVAIRE-JOURDAN, *, ☉ I.;
LESCURE *, ☉ I.; de BOECK, *, ☉ I, NOAILLES *, ☉ I.;
BENZACAR, *, ☉ I.

FERRADOU, *, ☉ I., Doyen, professeur d'*Histoire du droit*, chargé d'un cours de *Pandectes* (Diplôme d'études supérieures).

MARGAT, ☉ I., professeur de *Droit civil*, chargé d'un cours de *droit international privé* (Licence).

BONNECASE, ☉ I., professeur de *Droit civil*, chargé d'un cours de *Droit maritime* (3^e année).

PALMADE, *, ☉ A. ☉, professeur de *Droit commercial*.

VIZIOZ, ☉ I., professeur de *Procédure civile*, chargé d'un cours de *Droit civil comparé* (Diplôme d'études supérieures) et d'un cours de *procédure civile et voies d'exécution* (Capacité).

BONNARD, *, ☉ I., ☉, assesseur du Doyen, professeur de *Droit administratif*, chargé d'un cours de *Droit constitutionnel comparé* (Diplôme d'études supérieures).

POPLAWSKI, *, ☉ I., professeur de *Droit criminel*, chargé d'un cours de *Législation industrielle* (Licence) et d'un cours de *droit criminel* (Capacité).

BOYÉ *, ☉ I., ☉, professeur de *Droit romain*.

MOUNIER, ☉ I., professeur d'*Economie politique*, chargé d'un cours de *Histoire des doctrines économiques* (Diplôme d'études supérieures).

BIBIÉ, *, ☉, professeur de *Droit international public*.

REGLADE, ☉ A., professeur de *Droit constitutionnel et administratif*, chargé d'un cours de *droit public* (Capacité).

GARRIGOU-LAGRANGE, professeur d'*Economie politique et Science financière*, chargé d'un cours de *Législation coloniale* (3^e année).

HUBRECHT, ☉ A., professeur d'*Histoire du Droit* (doctorat), chargé d'un cours de *Droit romain* (Licence 2^e année).

LABORDE-LACOSTE, *, ☉ I., professeur de *Droit civil*, chargé d'un cours de *Droit civil* (Capacité) et d'un cours d'*Enregistrement*.

BRETHER DE LA GRESSAYE, ☉ A., professeur à la Faculté de Droit d'Aix, chargé d'un cours de *Droit commercial et d'un cours de Droit civil* (Capacité).

DE LAUBADÈRE, agrégé, chargé d'un cours de *Droit international public* (Licence et Doctorat).

BERNARD, chargé de cours (*Droit romain*).

BORDAZ, chargé de cours (*Economie politique*).

M. ARTIGUELONG, ☉ A, secrétaire.

Mme COSTES, ☉ A., secrétaire-adjointe.

Mme SOUBIE, bibliothécaire.

COMMISSION DE LA THÈSE

M. HUBRECHT, Professeur	Président.
M. FERRADOU, Professeur	{ Suffragants
M. BORDAZ, Chargé de cours	



INTRODUCTION

Découvertes par Christophe Colomb à la fin du ^{xv}^e siècle, les Antilles ne furent colonisées qu'au début du ^{xvii}^e siècle.

Le 28 juin 1636, un groupe de 554 Français, composé de soldats volontaires, d'un certain nombre de femmes et d'enfants et de quelques religieux débarquait à la Guadeloupe. Ils étaient partis de Dieppe, le 25 mai, enrôlés et dirigés par Liénard de l'Olive et Jean du Plessis, sur deux caravelles que commandaient les capitaines Pels et David Michel. Ils avaient tout d'abord fait une brève escale à la Martinique, laquelle ne devait être occupée à son tour que plus tard. Depuis cette date, que nos vieilles colonies commémorèrent d'une façon solennelle, trois siècles se sont écoulés, qui ont permis à la Guadeloupe et à la Martinique de s'intégrer de plus en plus dans la famille française.

Le Gouvernement et le Parlement, interprètes de l'opinion publique qui sait conserver intact et vivant le souvenir des gloires passées, ont tenu à célébrer, comme il convenait, l'anniversaire de l'établissement de la France dans les terres de l'Atlantique occidentale. Cette commémoration demeurera le fait colonial dominant de l'année 1936. Elle attestera, devant le monde, l'indéfectible fidélité de ces populations à la mère patrie, dont elles se sont, depuis longtemps, assimilé la culture et la civilisation. Elle évoquera, en même temps, la haute conception, si perspicace, d'un Richelieu, d'un Colbert, en faveur de l'expansion française

au dehors. Ces illustres fondateurs de notre premier domaine colonial entendaient, sur le plan de leur politique extérieure, s'assurer des points de contact avec le royaume de France, afin d'aider à son plus grand rayonnement.

Racontant tout un passé, fait à la fois d'épreuves et de gloire, des cérémonies, des fêtes, des conférences ont été prévues, dont de brillantes manifestations en province, surtout dans les villes qui constituent des têtes de ligne des grandes voies maritimes conduisant de la métropole aux Antilles. Une croisière a été organisée pour aller porter aux Iles le salut de la France continentale.

Porte de l'Occident, Bordeaux a pris sa large part de ces manifestations. Une conférence de M. Lemery, sénateur antillais, ancien ministre, réunit un nombreux auditoire. L'Union de l'Université, de l'Agriculture, du Commerce et de l'Industrie a consacré aux Antilles françaises l'une de ses séances, au cours de laquelle trois causeries ont rappelé les liens qui unissent la France, et Bordeaux plus particulièrement, à ses belles possessions d'outre-Atlantique : M. Boutruche, agrégé de l'Université, professeur au lycée, rappela, dans un exposé vivant et documenté, les origines du commerce de Bordeaux avec les Antilles, tandis que le vice-président de la Chambre de commerce, M. G. Lamaignère, traitait à son tour des relations commerciales actuelles du port avec elles, mettant en relief l'importance de ce trafic.

Mais si le rattachement des Antilles à la France a été ainsi commémoré par diverses cérémonies et conférences, il ne saurait l'être d'une façon plus durable que par les recueils d'études et les articles consacrés aux « Isles du Vent » par des personnalités compétentes.

S'associant au grand mouvement qui, dans tout le pays,

a rappelé qu'il y a trois cents ans naissait la France du Nouveau Monde, cette thèse a pour ambition de rassembler les données que nous avons sur l'histoire coloniale de Bordeaux, de grouper et mettre au point un aperçu de nos connaissances sur ses rapports avec les colonies françaises d'Amérique.

Elle a pour but d'offrir un raccourci des questions économiques et politiques des Antilles françaises, de retracer le rôle de la capitale de la Guienne dans le commerce des Iles au XVIII^e siècle et d'en montrer les divers aspects : forteresse du pacte colonial, centre de ravitaillement des Iles, port négrier et surtout grand centre d'importation des produits antillais et de la redistribution des denrées coloniales.

Cette étude a été esquissée surtout au résultat de recherches personnelles dans le fonds colonial des Archives départementales de la Gironde, notamment à travers les registres et documents de la Chambre de Commerce, de l'Intendance et de l'Amirauté de Guienne qui fournissent des données fort complètes sur les relations entre les colonies et la métropole à la fin de l'Ancien Régime¹.

Elle a pris exemple et s'est appuyée sur l'intéressant travail, paru dans les *Annales du Droit et des Sciences sociales* en 1936, dû aux recherches de M. Hubrecht, professeur agrégé à la Faculté de Droit de Bordeaux, auquel son ancienne élève tient à rendre ici un hommage de reconnaissance pour la bienveillance avec laquelle il a encouragé et orienté son entreprise.

Jusqu'à ces temps derniers, personne n'avait songé à

1. Les documents utilisés dans cette étude sont principalement ceux de la Chambre de commerce de Guienne, classés aux Archives départementales de la Gironde sous les cotes C 4250 à C 4439.

mettre en lumière cette histoire du port de Bordeaux, tandis que, depuis une dizaine d'années, d'importants travaux s'étaient fait jour concernant le passé colonial de la ville de Nantes, particulièrement ceux de Gaston Martin et de Paul Jeulin.

Pourtant, le sujet était d'importance, car Bordeaux, au xviii^e siècle, est avant tout et surtout un port colonial, le premier de France. Bien des fois les mémoires du commerce bordelais ont souligné l'importance de leur ville dans l'ensemble du commerce du royaume. La capitale de la Guienne est alors le point de départ du commerce avec les colonies, lequel est la source la plus directe de sa richesse et du prodigieux développement de la ville à cette époque.

C'est que les Antilles françaises représentaient le type de la possession coloniale. Au xviii^e siècle, elles comprenaient presque toutes les Petites Antilles avec en outre Saint-Domingue¹ qui constituait, à elle seule, plus que la Martinique et la Guadeloupe réunies puisque, d'après Moreau de Saint-Méry, il y avait, par exemple, en 1790, 452.000 esclaves à Saint-Domingue contre 76.000 à la Martinique et 90.000 à la Guadeloupe. Le traité de Paris (1763), s'il nous fit perdre plusieurs des Petites Antilles, notamment la Dominique, nous laissa heureusement Saint-Domingue.

Fertiles et bien cultivées, les Antilles françaises au xviii^e siècle étaient florissantes. La culture des denrées coloniales y avait reçu un très grand développement. A la Martinique, Déclieux avait introduit le café, au début du siècle, et cette culture y avait pris un grand essor. La magnifique île de Saint-Domingue était devenue le plus grand producteur de sucre qui fût au monde. Elle exportait

1. La partie ouest de l'île est seule colonie française, l'autre partie appartient aux Espagnols.

annuellement 163 millions de livres de sucre et 68 millions de livres de café, sans compter les productions secondaires : coton, cacao, indigo. Elle comptait à elle seule, en 1787, 793 plantations de canne, 3150 plantations d'indigo, 789 plantations de coton et 3117 plantations de café.

Plusieurs armateurs bordelais de l'époque furent les grands initiateurs du commerce antillais. Le trafic devint extrêmement actif entre les Antilles et le port de Bordeaux, bien situé sur la côte Atlantique. Des industries nouvelles se créèrent dans la ville aux fins d'utilisation des précieux produits de ces trois magnifiques colonies : sucre brut, indigo, coton, vanille, cacao. Toutes les classes de la population profitèrent de ces apports dont le succès fut prodigieux.

Pour sa large part, Bordeaux bénéficia longtemps du commerce avec les Iles qui marqua, pour son port, au XVIII^e siècle, une période inoubliable de splendide prospérité.

Cette prospérité est attestée par de précieux textes contemporains : relations de voyages, mémoires, correspondances et comptes. Ces documents mettent en relief l'influence du développement commercial et de la colonisation antillaise sur la vie économique du Bordelais. Ils soulignent la progression étonnante des industries liées au trafic colonial, en particulier des raffineries et des constructions navales. Ils notent le départ pour les Antilles, en qualité « d'engagés » de fermiers et d'ouvriers agricoles, l'accroissement de la population de la ville : au moins 110.000 habitants en 1790 contre 43.000 en 1698 ; l'afflux du métal, l'augmentation du prix des denrées comme aussi les embellissements de la cité, le genre de vie élevé des classes moyennes, la constitution de grandes fortunes mobilières

— une soixantaine de négociants sont plusieurs fois millionnaires —, le goût du luxe, de l'art, du jeu.

Arthur Young, par exemple, célèbre voyageur anglais et bon observateur, qui visita Bordeaux en 1787, s'extasiait sur « la superbe ville de Bordeaux que peu de cités au monde égalent pour le commerce et la beauté » et écrivait : « Quoi que j'aie pu entendre dire et lire sur le commerce, la la richesse et la magnificence de cette cité, ils dépassèrent grandement mon attente. Paris ne répondit nullement à mon attente, car on ne saurait le comparer avec Londres, mais nous ne devons pas nommer Liverpool pour le comparer avec Bordeaux : le théâtre, construit il y a dix ou douze ans, est de beaucoup le plus magnifique qu'il y ait en France. Je n'ai rien vu qui en approche. Il y a spectacle tous les soirs... Le mode de vie des marchands bordelais est hautement luxueux. Leurs maisons et leurs établissements commerciaux sont sur un très grand pied. De grands dîners, souvent servis dans de la vaisselle plate ; ce qu'il y a de plus mauvais, c'est qu'on joue gros jeu... Les maisons neuves, qui sont bâties dans tous les quartiers de la ville marquent, trop clairement pour qu'on s'y méprenne, la prospérité de la ville... On se plaint que le coût de la vie se soit élevé de 30 p. 100 en dix ans. Rien ne peut prouver plus clairement les progrès de la prospérité.¹ »

Ces bienfaits étaient tous dus au commerce.

Le présent ouvrage se propose donc de rappeler l'importance des relations entre la métropole du Sud-Ouest et nos colonies antillaises. Il tient aussi à exprimer, au nom des

1. Arthur Young, *Voyages en France en 1787, 1788 et 1789*. Première traduction complète et critique par H. Sée, Paris, A. Colin, 1931, t. II, p. 564 et t. I, p. 154-157.

Bordelais du ^{xx}e siècle, le fidèle souvenir qu'ils garderont de ces terres à qui ils doivent, en grande partie, avec l'aspect essentiel et permanent de leur cité, la richesse et l'allure de ses habitants et le caractère éminemment colonial de leur port.

PREMIÈRE PARTIE

**Nature et évolution du commerce
entre Bordeaux et les Antilles**

CHAPITRE PREMIER

HISTORIQUE

Si la fonction coloniale du port de Bordeaux est fort ancienne, très antérieure à la découverte des Antilles et à leur colonisation, ce sont elles qui lui ont donné la fructueuse activité dont le XVIII^e siècle nous offre le tableau et que le développement de la ville atteste encore. C'est alors que Tourny fait exécuter la merveilleuse façade sur le fleuve, dont le projet de réforme de l'architecte Gabriel est accepté en 1730. C'est alors que s'élèvent la Bourse, la Douane, le Théâtre, l'Archevêché et, le long des quais comme sur les coteaux de Lormont, maisons aux sobres façades et villas aux grilles de fer forgé ou aux portails sculptés¹. C'est alors enfin que se dessinent les places publiques qui décorent la ville, le cours d'Albret, le cours et les allées de Tourny².

A l'époque du transit des épices, de l'or, des pierres précieuses, a succédé la période des grands transports par mer. Finies les entreprises particulières, à durée limitée, à base

1. « C'est au commerce des colonies », écrit la Chambre de commerce au Président Tascher, intendant de la Martinique, « que nos quais doivent leurs embellissements par les édifices qui les bordent. » (16 sept. 1777, C 4265, f^o 62.)

2. Pour la description de Bordeaux à la fin du XVIII^e siècle, voir surtout, Young, *op. cit.*, t. I, p. 154 et suiv.; Alfred Leroux, *Etude critique sur le XVIII^e siècle à Bordeaux*, 1921, p. 1 et suiv.

instable, parce que non protégées par le pouvoir royal. Une politique coloniale s'est élaborée, dont Richelieu a donné les bases et que Colbert a développée. L'empire colonial de la France est constitué. La France est installée au Canada, aux Antilles et aux Indes Orientales, mais le commerce avec le Canada ne donne presque rien et celui avec l'Inde n'atteignit jamais les proportions qu'il prit avec les Antilles. D'ailleurs, le commerce de l'Inde, c'est-à-dire des îles de France et de la Réunion, et celui de Pondichéry et de Chandernagor, avait été concédé à une compagnie privilégiée et n'intéressait pas le commerce de Bordeaux. Il ne devint libre qu'en 1767 et pour une courte période de temps, jusqu'en 1786, époque à laquelle fut reconstitué le monopole de la Compagnie des Indes. Pendant ces quelques années, les Bordelais ne firent que des expéditions d'essai, qui auraient pu devenir plus importantes si elles n'avaient été arrêtées.

Mais c'est à la suite d'une évolution de plusieurs siècles, intéressante à retracer, que la capitale de la Guienne est devenue commercialement ce qu'elle est au XVIII^e siècle.

« Bordeaux est un présent que la Garonne a fait à la France » écrit Camille Jullian au début de son *Histoire de Bordeaux*. Créé par la nature sur les rives marécageuses de la Garonne, il poursuit, au cours des âges, un développement régulier que rien n'arrête puisque invasions de Barbares, occupations, guerres et changements de régime n'ont pu l'entraver, pour prendre finalement place parmi les plus grands ports. Assis sur les bords du fleuve, il s'est étendu sur l'une et l'autre rive, jusqu'à la mer. Terme d'aboutissement de la grande voie tracée par la nature entre la Méditerranée et l'Océan, il était appelé à établir la liaison avec l'Occident et ses fabuleuses richesses, d'où

son développement si rapide. Dès la conquête romaine, le grand port sur l'Atlantique est né, dont Auguste a fait la capitale de la province d'Aquitaine. Bordeaux, débouché des riches provinces du sud de la Garonne, prospère déjà. Malgré les invasions qui surviennent alors et se succèdent après la chute de l'empire romain, Bordeaux ne meurt pas. Le port se reconstitue, les navires reprennent la mer. L'occupation anglaise lui donne une nouvelle impulsion, car les maîtres de la province, tout comme les Bordelais, ont le sens du commerce. Si Bordeaux vend surtout du vin, il exporte aussi vers le Nord, le sel, les résines, brais et goudrons des Landes, les pastels du Languedoc, ses armes renommées. En retour, viennent à Bordeaux, poissons salés, laines, draps, mercerie, cuirs, peaux et fromages. La richesse générale de la ville fut malheureusement emportée par la guerre de Cent Ans. Louis XI rendit par la suite aux Bordelais les privilèges politiques et commerciaux que devait leur coûter leur fidélité aux Anglais. Il fut même permis aux navires anglais de commercer de nouveau dans le port à condition de laisser leurs armes à Blaye, ainsi qu'aux étrangers de Flandre, d'Allemagne, d'Ecosse, d'Italie, d'Espagne et du Portugal.

Aux ^{xv}^e et ^{xvi}^e siècles, le transit des épices, de l'or, des pierres précieuses, des étoffes de prix, c'est-à-dire des produits exotiques en général, constitue sa principale source d'activité.

Au ^{xvi}^e siècle, les vaisseaux français sillonnent toujours son fleuve, mais la plupart sont étrangers à la ville.

C'est seulement au cours des siècles suivants que les armateurs, rompant avec la routine qui leur faisait préférer Terre-Neuve aux « Indes », s'engageront dans des voies nouvelles et feront de Bordeaux la capitale de l'Atlantique dans les relations avec le Nouveau Monde.

L'exemple leur est donné par les étrangers, Anglais et Hollandais qui, dès les premiers temps du xvii^e siècle, hantent Bordeaux et y commercent avec les régions lointaines.

Ils étaient, d'un autre côté, encouragés en ce sens par la large politique commerciale et maritime de Colbert et de Seignelay qui les incite à armer des vaisseaux pour lutter contre la concurrence de la flotte hollandaise dont on trouve des unités dans tous les ports. Pour favoriser l'ouverture des chantiers, Colbert promet des primes et va même jusqu'à décider en 1665 que « nul ne pourrait être bourgeois de Bordeaux s'il n'était intéressé au moins pour 100 livres dans un navire de commerce¹ ». Des menaces également sont adressées aux routiniers qui n'osent pas diriger leurs navires vers les colonies. En effet, 20 à peine de nos vaisseaux dans tout le siècle ont fait voile vers les Antilles et l'Amérique.

Malgré tout, le commerce maritime se développe dans le port. En 1682, c'est 3.035 navires, dont 233 bordelais, que l'on peut y compter, contre 1.500 et 89 en 1651. Grâce à sa situation, Bordeaux reste un marché et un entrepôt nécessaires, mais le manque d'initiative des bourgeois ruine le commerce local.

Les premières années du xviii^e siècle, assombries par la guerre, sont lamentables pour le commerce maritime et la navigation, lorsque, en 1716, le Conseil du Roi autorise la traite des nègres pour le port de Bordeaux qui, quelques mois plus tard, se voit, de plus et surtout, désigné comme point de départ pour le commerce avec les Iles et les colonies; les marchandises françaises embarquées à Bordeaux

1. Camille Jullian, *op. cit.*, p. 508.

sont franches de tout droit; les produits importés de nos colonies par le port de la Garonne pour être expédiés sur l'Europe sont également entreposés en franchise.

Ces deux mesures, surtout la seconde, furent sans contredit la source de l'activité et de la richesse qui caractérise cette période de l'histoire de notre port.

Au début, d'ailleurs, les Bordelais profitent peu de la permission de faire la traite des nègres, réputée pourtant comme l'auxiliaire indispensable du commerce des colonies; mais, plus tard, notre port rivalise avec Nantes, la riche patrie des négriers.

C'est surtout la franchise accordée aux marchandises destinées aux colonies ou qui en revenaient, qui a valu à Bordeaux sa place de premier port colonial et sa prospérité inouïe au XVIII^e siècle.

CHAPITRE II

LES GRANDES ETAPES ET LES VICISSITUDES DU COMMERCE BORDELAIS AVEC LES ANTILLES AU XVIII^e SIECLE

Il ne faut pas d'ailleurs s'imaginer que le commerce bordelais a suivi une progression régulière au cours de ce siècle. Il subit, dans ses rapports avec les Antilles, des alternatives de prospérité et de crise dues à ce que son évolution dépendait à la fois de trois causes liées entre elles : les guerres franco-anglaises, la politique coloniale suivie par le gouvernement, et la contrebande étrangère aux colonies.

Les guerres, d'abord, ont beaucoup influé sur son sort. De 1688 à 1815, il n'y a pas eu moins de sept grandes guerres entre la France et l'Angleterre. Toutes ont été pour l'Angleterre des « guerres d'affaires » à seule fin de ruiner la puissance maritime et coloniale de la France.

La guerre de la Ligue d'Augsbourg (1688-1697) inaugura cette série de duels. La lutte s'engagea aux colonies, mais la paix de Ryswick laissa notre domaine colonial intact.

Quatre ans après, c'est la guerre de la Succession d'Espagne (1701-1713). La France est vaincue et le traité d'Utrecht commence le démembrement de nos colonies d'Amérique.

Les années de paix qui vont de 1713 à 1740 furent la trêve la plus longue au milieu de cette lutte gigantesque. Elles permirent à nos colonies de se relever, mais au moment où elles étaient en pleine prospérité, éclate la guerre de la Succession d'Autriche (1740-1748) et les hostilités commencent aussitôt aux Indes et en Amérique. La France l'emporte, mais, au traité d'Aix-la-Chapelle, Louis XV, voulant « faire la paix en roi et non en marchand », consentit à une restitution réciproque des conquêtes faites par les Anglais et les Français en Amérique et aux Indes. Malgré le traité, les hostilités continuèrent aux colonies, et la période de paix apparente qui s'échelonne entre 1748 et 1756 fut peut-être celle où la lutte fut la plus acharnée.

Vint ensuite la guerre de Sept ans (1756-1763). La France, vaincue partout, dut sacrifier ses colonies. « Lorsque la maison brûle on ne s'occupe pas des écuries », fut la réponse faite aux Canadiens qui demandaient des secours. Au traité de Paris, la France dut céder à l'Angleterre l'Amérique du Nord, l'Inde, la moitié des Antilles et du Sénégal. C'était l'abdication de la France comme grande puissance coloniale.

Le ministre Choiseul prit le ministère de la Marine en 1763 et le garda jusqu'en 1770. Il travailla activement pendant tout ce temps à la réfection de notre matériel maritime en vue d'une guerre de revanche. Il s'efforça de rendre aux colonies qui nous restaient leur prospérité et de les mettre en état de défense. Aussi, sous Louis XVI, la France est prête, et elle profite de la guerre de l'Indépendance des Etats-Unis (1776-1783) pour recommencer la lutte en 1778. Cette fois, notre pays triomphe. Les Anglais nous rendirent au traité de Versailles une partie

de leurs conquêtes de la guerre de Sept ans aux Antilles et au Sénégal.

En 1793, désireux d'une revanche, William Pitt souleva l'Europe contre nous et c'est seulement en 1802 que l'Angleterre se résigna à signer la paix d'Amiens, par laquelle elle nous rendait les conquêtes qu'elle avait faites pendant la guerre aux Antilles et dans l'Inde.

D'autre part, la France avait obtenu de l'Espagne la cession amiable de la partie orientale de Saint-Domingue et de la Louisiane.

De 1763 à 1802, la France s'est donc en réalité relevée au point de vue colonial. Malheureusement, dès 1803, fut rompue la paix d'Amiens et recommença avec l'Angleterre une septième et dernière guerre qui ne devait finir qu'à la chute de Napoléon. Ce fut la ruine finale de notre premier empire colonial.

Ces alternatives de paix et de guerre marquent autant d'étapes différentes du commerce de Bordeaux avec les Antilles.

De 1713 à 1740, années de paix et de stricte application du système colonial du monopole, le trafic est caractérisé par un subit développement que soulignent les contemporains : « Le commerce des Isles de l'Amérique forme, pour ainsi dire, une nouvelle marine en France par le nombre des vaisseaux qu'on bâtit pour les y envoyer et par le grand nombre de maîtres, de pilotes et de matelots qui s'y forment¹. » De nombreuses liasses du fonds de la Chambre de commerce nous renseignent, année par année, sur les entrées et sorties du port de Bordeaux (C 4386 à C 4394). Les statistiques sont très encourageantes, la progression

1. *Arch. Hist. Gir.*, t. XLVIII, p. 131. « Documents statistiques de la Généralité de Guienne, 1730-1732. »

constante : les Antilles prennent le tiers du commerce général du port en 1741. La valeur des importations et celle des exportations suivent une ascension à peu près parallèle, la valeur des dernières étant en général inférieure à celle des premières. En 1741, le trafic dépasse 53 millions de livres.

Mais vient la guerre de la Succession d'Autriche, et avec elle la crise. Les corsaires anglais s'emparent de nombreux navires et de leurs riches cargaisons. Un texte nous dit : « L'arrivée de flottes ennemies sur nos parages a répandu la terreur et la crainte parmi nos négocians. » (C 4263 f° 48, 2 juin 1747. Lettre de la Chambre de commerce de Bordeaux à celle de La Rochelle.) Un autre précise : « Les ennemis ne cessent point de prendre de nos vaisseaux. Il en est jusqu'à présent trente-six, de ce port, qui sont devenus la proie des Anglais. » (C 4263 f° 7, 10 oct. 1744.) Le trafic est réduit. Les colonies, sous la menace de la famine, s'ouvrent au commerce étranger. La vie de Bordeaux, déjà si étroitement liée à celle des Iles est bouleversée par la guerre maritime, comme en témoignent de nombreux documents de l'époque. C'est ainsi que les assureurs de navires, dont les pertes sont considérables, ne peuvent plus faire face à leurs engagements, menaçant de ruiner avec eux les armateurs. C'est ainsi également que certains négociants, gênés dans leurs affaires par l'interruption générale des transactions, se voient dans l'impossibilité d'acquitter leurs dettes et dans l'obligation de demander au roi des « sauf conduits » ou « sauvegardes temporaires » de six mois à un an en moyenne, « pour pouvoir vacquer librement à leurs affaires, se mettre en état de payer leurs créanciers » et éviter la contrainte par corps.

Heureusement, la paix d'Aix-la-Chapelle ramène l'acti-

vité en libérant le commerce du péril anglais. De 1749 à 1755 le port connaît une prospérité exceptionnelle malgré la contrebande étrangère. Devançant Nantes de loin, Bordeaux conquiert le premier rang parmi les ports français en rapport avec les Antilles. 27 millions de livres en 1749 contre 7 millions et demi l'année précédente, et 35 en 1753, tel est le bilan général du commerce antillais par Bordeaux.

Mais la guerre de Sept Ans porte au commerce un nouveau coup dont les effets se font sentir jusqu'en 1769. Sur les 300 navires marchands dont s'empare l'amiral Boscawen en 1755, 96 appartiennent à Bordeaux. Les relations avec les colonies d'Amérique sont pour ainsi dire coupées, surtout à partir de 1758. Les Anglais s'emparent de la Guadeloupe et de la Martinique. Le taux d'assurance des navires monte jusqu'à 60 %, mais, comme le gouvernement promet des primes à ceux qui armeront, les armateurs bordelais fournissent un gros effort pour ravitailler les Iles. Malheureusement, « les efforts que les armateurs ont faits jusqu'à ce jour pour le soutien des colonies et de notre commerce n'ont pas été suivis d'un succès heureux » constatent en 1757 les directeurs du commerce en énumérant les nombreuses prises dont ils ont été victimes de la part des Anglais (19 juillet 1757, C 4260 f^o 280). Tant et si bien que le trafic général avec les Iles n'arrive pas à la somme de 4 millions de livres en 1760.

Survint alors le traité de Paris pour mettre fin à la guerre et inaugurer la dernière grande étape du développement commercial de Bordeaux. Le trafic reprend et s'accroît. C'est une période de grande prospérité pour les Iles, Saint-Domingue en particulier, due à un certain régime de liberté, inauguré par le gouvernement en 1767 et qui fut favorable

à Bordeaux malgré ses récriminations, car la richesse des Antilles lui profita par contre-coup. En 1775 son commerce « relativement à nos colonies était presque la moitié de celui du royaume¹ », et en accaparait les deux tiers en 1778. De 16 millions de livres en 1765 à 63 en 1769, 99 en 1770, le trafic général passe à près de 171 millions à son apogée en 1771.

Comme toujours, les importations des produits antillais par Bordeaux sont supérieures aux exportations vers les Antilles, et d'autant plus alors que les étrangers participent pour une large part à leur approvisionnement. Le 18 décembre 1777 (C 4374-14) un mémoire des commerçants de Bordeaux adressé à MM. Necker et de Sartine, se vante de ce que « le commerce de Bordeaux pour les colonies est presque aussi fort, à lui seul, que celui de tous les autres ports du royaume réunis ».

La guerre d'Amérique apporta moins de perturbations dans le trafic antillais que les guerres précédentes, « le ministre ayant combiné ses mesures pour la sûreté de nos côtes et la protection des convois² ».

Par contre, en 1784, une dernière atténuation de la stricte politique coloniale suivie dans son intégrité jusqu'en 1767 porta tort au commerce bordelais sous la forme d'un arrêt du conseil en date du 30 août. Un observateur notait, avant même sa mise en vigueur : « La diminution peut être portée à 1/3 au moins de l'état florissant de 1782. Il serait effectivement impossible que, la concurrence étant ouverte pour ainsi dire à toute l'Europe, Bordeaux eût pu conserver tous ses avantages³. »

1. « Notice de la Généralité de Bordeaux », dans *Arch. Hist. Gir.*, t. XXXIV, p. 271.

2. *Arch. Hist. Gir.*, t. XXXIV, p. 271.

3. *Arch. Hist. Gir.*, t. XXXIV, p. 271.

La contrebande s'y ajoutait, plus intense que jamais : « Jamais l'extraction clandestine des denrées des colonies n'a été aussi active... La contrebande s'est formée en science pratique... Le nombre des navires de ce port destinés pour les colonies diminue sensiblement. » (C 4266 f^o 37, 11 avril 1786.)

En 1787 on renforça heureusement la répression des fraudes et, en fin de compte, le chiffre d'affaires de la place de Bordeaux atteignant, à la fin de l'Ancien Régime, une moyenne annuelle de 250 millions de livres, c'est avec raison que M. Boutruche, dans une étude consacrée à ce sujet a pu écrire que « grâce à ses relations avec les Antilles, la capitale de la Guyenne restait bien la première cité commerçante de la France¹. »

De grands noms, impossibles à passer sous silence dans une étude sur le négoce de la capitale de la Guienne au XVIII^e siècle, se détachent de la foule des armateurs. Tels sont ceux de Gradis, Bonaffé et Journu dont la puissance fut considérable et la renommée universelle.

Il faut remarquer que ce sont surtout les « colonies » étrangères, installées à Bordeaux dans le faubourg des Chartrons, qui donnèrent au nouveau commerce sa véritable impulsion. Un régime libéral réglementait la condition de ces étrangers qui se groupaient par « nations » représentées par leurs syndics et leurs consuls. Il y avait ainsi la colonie nordique, composée d'Allemands, Hollandais, Flamands, Irlandais et Anglo-Saxons, Suisses et Russes, qui furent surtout les grands redistributeurs, vers les pays du nord de l'Europe, des produits antillais entreposés à

1. R. Boutruche, « Bordeaux et le commerce des Antilles françaises au XVIII^e siècle », extrait de *Nos Antilles*, ouvrage publié sous la direction de Serge Denis, p. 99.

Bordeaux. Les plus connus sont le Hollandais de Kater, qui, naturalisé, devint bourgeois de Bordeaux, l'Allemand de Bethman qui s'établit dans la ville en 1741 et compta parmi les plus grands armateurs des Chartrons.

Mais la « nation » des Juifs portugais, formée dès 1677, s'éleva bien au-dessus des nordiques dans le commerce des Iles d'Amérique, avec, à sa tête, les Gradis. Cette famille, venue du Portugal en France vers 1496, s'était établie définitivement à Bordeaux aux environs de 1685. David Gradis, devenu chef de la maison en 1695, à la mort de son père, fit preuve d'un remarquable esprit d'initiative. Il devint bourgeois de Bordeaux en 1731 et se consacra de plus en plus exclusivement au commerce des Antilles, fondant des succursales à Saint-Domingue et à la Martinique. Son fils, Abraham le surpassa encore et se place au tout premier rang des négociants bordelais de l'époque. Lorsqu'il mourut en 1780 il laissa une fortune d'environ 8 millions de livres.

Certains provinciaux, installés à Bordeaux, sont également célèbres comme armateurs et négociants des Iles, tels Journu, Baour et surtout François Bonaffé, respectivement de Toulouse, Castres et des Cévennes. Le dernier, sans fortune à ses débuts, est à la tête d'une fortune de près de 15 millions de livres à la fin de l'Ancien Régime.

D'une façon générale, on peut dire que tous les grands armateurs vécurent au XVIII^e siècle, et s'enrichirent le plus souvent du commerce des Iles.

CHAPITRE III

MOUVEMENT DU COMMERCE AVEC LES COLONIES ARMEMENTS CONSTRUCTIONS NAVALES A BORDEAUX

Chaque année une centaine de navires du port de Bordeaux étaient employés pour les colonies françaises dans la première moitié du XVIII^e siècle. Ce nombre, qui doubla de 1740 à 1756, finit par tripler à partir de 1763. La paix d'Utrecht marqua pour ainsi dire le début de cette navigation qui prit un développement considérable après 1730 et surtout après la paix d'Aix-la-Chapelle en 1748.

Section I. — Armements.

Devenu port naturel des colonies par suite de sa situation géographique avantageuse, le commerce de Bordeaux prend alors une grande extension. Pleins d'initiative, les Bordelais arment des vaisseaux avec ardeur pour les Iles.

Le port regorge de bateaux, dont beaucoup appartiennent aux négociants de la place.

L'activité incessante du port se traduit par la progression des chiffres.

En 1720, le trafic des colonies est assuré par 74 navires de Bordeaux jaugeant 6.882 tonneaux.

En 1730, par 121 jaugeant 13.190 tonneaux.

En 1740, par 127 jaugeant 22.884 tonneaux.

Il s'arme dans le port, dès 1738, à destination de l'Amérique « presque autant de vaisseaux que dans tous les autres ensemble ». (4 sept. 1738 (C 4.254.)

Voici d'ailleurs le mouvement détaillé de 1720 à 1742 :

Années	Navires	Tonneaux
1720	74	6.882
1721	91	8.645
1722	120	11.040
1723	89	8.366
1724	103	9.682
1725	81	8.424
1726	85	8.907
1727	78	8.315
1728	104	10.250
1729	105	10.425
1730	121	13.190
1731	111	21.875
1732	111	13.415
1733	117	14.006
1734	119	14.510
1735	115	18.520
1736	129	18.520
1737	115	16.030
1738	125	18.665
1739	128	20.565
1740	127	22.884
1742	99	19.280

Au cours du mois d'octobre 1743, 9 navires quittent Bordeaux pour Saint-Domingue ou la Martinique : l'*Orphée*, du port de 250 tonneaux, le *Jeune Joseph* (150 tonneaux), le *Fier* (250 tonneaux), le *Victorieux* (200 tonneaux), la *Sirenne* (150 tonneaux), le *Mentor* (250 tonneaux), le *Grand Saul* (300 tonneaux), le *Vaillant* (250 tonneaux), le *Benjamin* (300 tonneaux). (Fonds de l'Intendance C 2395.)

Interrompue par la guerre, la navigation coloniale reprit en 1748 jusqu'à la nouvelle guerre contre l'Angleterre en 1756. Le nombre des navires avait presque doublé de 1748 à 1756. Entre 1751 et 1755, 703 navires, jaugeant de 100 à 300 tonneaux, partent vers les colonies d'Amérique. Alors que la traite des nègres n'avait employé qu'un navire par an de 1730 à 1737, elle en emploie 2, 3, 4 et même 9 en 1741. La Chambre de commerce n'indique en effet qu'en 1730 l'armement du premier navire faisant la traite des noirs d'une façon certaine. Questionnée par le ministre de la Marine, la Chambre répondait : « Le commerce et les armements pour la côte de Guinée ne sont devenus que depuis peu d'années familiers à notre port. » (27 février 1751, C 4263.) L'*Union*, capitaine Brousse, en février-mars 1730, paraît donc être le premier destiné à cet emploi.

Voici l'état de sortie des navires de Bordeaux pour les colonies :

Années	Saint-Domingue	Martinique	Guinée
—	—	—	—
1749	64	92	6
1750	46	54	5
1751	61	61	2
1752	56	60	11
1753	67	63	2

1754	70	77	9
1755	87	65	2
1756	54	45	2

Il est intéressant de comparer le mouvement maritime colonial du port de Bordeaux à cette époque avec celui des autres ports français qui sont laissés loin derrière :

Années	Bordeaux	Nantes	La Rochelle	Marseille	Le Havre	Bayonne
1749	178	128	59	20	50	12
1750	127	106	39	12	45	12
1751	138	81	32	35	54	6
1752	155	117	47	19	41	12
1753	161	118	33	8	47	14
1754	188	111	44	36	49	17
1755	192	63	36	35	47	17

Il manque les chiffres de Dunkerque et de Saint-Malo. (Fonds de l'Intendance, série C 1638, 1686 à 1692.)

Les indications exactes du nombre des navires employés à la navigation des Iles depuis 1756 n'ont pas été retrouvées.

De novembre 1762 à 1765, dix permissions de Guinée sont accordées aux armateurs de Bordeaux sur 149 pour toute la France et contre 76 au port de Nantes. (C 4383.)

Pendant la période difficile de la guerre de Sept Ans, un certain ralentissement est enregistré. Mais, encouragés par les primes promises par le gouvernement et poussés par la nécessité, les principaux armateurs bordelais, malgré « le peu de goust des Bordelais pour les armements en course », mettent une bonne volonté évidente à armer, que prouvent les états envoyés par la Chambre de commerce au ministre.

Le 28 août 1756, la Chambre de Bordeaux écrit à MM. les Président et Conseillers de la Chambre de Dunkerque : « ... Nous devons vous dire qu'il part chaque

année de notre port pour les colonies, 150 à 160 navires... Il est parti depuis le 1^{er} janvier, 77 navires, et nous avons actuellement en charge 28 ou 30 gros navires qui, suivant les apparences, seront expédiés avant la fin du mois de septembre. » (C 4263, f^o 219.)

10 navires sont expédiés pendant le mois d'octobre; 11 pendant les mois de novembre et décembre; 10 de nouveau au cours de janvier et février 1757; 22 et 20 en avril et mai 1757; 11 seulement en juin (C 4263, f^{os} 263 et suiv.). Mais leur entreprise n'est guère récompensée, car les Anglais s'emparent de grand nombre d'entre eux, ce dont se plaignent les Directeurs du commerce dans cette lettre qu'ils adressent en 1757 à l'Intendant Tourny : « Nous sommes informés qu'il a été pris 9 bâtiments d'une petite flotte sortie de notre rivière, le 12 juin dernier pour nos colonies. » (19 juillet 1757, C 4260, f^o 280.)

Toutefois, après la sensible diminution due à la guerre, de 1756 à 1763, le nombre des navires affectés aux Iles, par une progression ininterrompue, atteignit en 1782 le total de 310, proportionnel d'ailleurs à l'importance et à la valeur des cargaisons qui allaient grandissant, et qui, toutes voiles dehors, chargés à couler, ramenaient, dans notre port, les marchandises des Antilles. Ils encombraient 107.710 tonneaux; leur capacité avait augmenté de plus de moitié depuis 1764¹.

En 1767, Bordeaux armait une douzaine de navires pour la traite (C 4264), 15 en 1776 et 17 en 1787 (C 4392).

En janvier 1782, 65 navires sous pavillon neutre, à destination des Iles, dont 44 Français, se trouvaient dans le port de Bordeaux; les navires étrangers étaient d'ailleurs aussi chargés par des négociants de la ville.

1. *Arch. Hist. Gir.*, t. XXXIV, p. 271.

La paix conclue, la capitale de la Guienne avait avec les colonies un mouvement de 276 navires et 91.357 tonneaux en 1786; de 232 navires et 93.216 tonneaux en 1788; de 283 navires jaugeant en moyenne 400 tonneaux chacun en 1789. « Tout le monde sait qu'il s'y fait un immense commerce », écrit Young, « toutes les parties de la ville exposent aux yeux du voyageur des preuves indubitables de son importance; les bateaux qui stationnent dans le fleuve sont toujours trop nombreux pour qu'on puisse les compter aisément, il y en a à présent 300 ou 400, sans compter les bâtiments légers et les chalands¹... »

Cinquante années plus tard, le trafic de Bordeaux avec le monde entier atteindra à peine celui qu'il entretient alors avec les Iles, bien que le développement du port ait repris, avec une force nouvelle, après les guerres de la Révolution et de l'Empire.

Section II. — Constructions navales.

Pour ce qui est des constructions navales, cette industrie paraissait encore peu importante vers 1730, si l'on en croit un mémoire sur la construction des vaisseaux, dressé à cette époque, et déposé aux Archives de la Gironde. « On construit peu à Bordeaux, dit-il, la rareté du bois dans cette province et sa cherté, engagent les négociants de faire acheter des vaisseaux tout fabriqués dans les ports de France, et surtout en Angleterre et en Hollande, où ils les

1. Young, *op. cit.*, p. 901. Le même auteur donne, p. 904, les chiffres comparatifs suivants pour le commerce des Antilles à la veille de la Révolution :

Bordeaux	240 bateaux
Nantes	120 —
Le Havre	100 —
Marseille.....	140 —

ont à meilleur marché que s'ils les faisaient construire dans ce port¹. »

Les Bordelais ne mirent donc aucun empressement à construire des navires au début et jusqu'après la première moitié du XVIII^e siècle. C'étaient des navires étrangers qui chargeaient leurs produits et procédaient aux importations. Mais la construction des navires se développa avec le commerce des colonies à partir de 1730. Sous l'impulsion des négociants et grands armateurs étrangers, la capitale de la Guienne devint port de constructions navales. 14 navires jaugeant 3.640 tonneaux sont construits en 1754 dans les grands chantiers de Paludate. L'un, le *Colibri*, avait 70 tonneaux; presque tous les autres étaient de 200 à 300 tonneaux; 16 navires en 1755 : le plus faible a 34 tonneaux, 3 en ont 150, les autres de 240 à 300, le plus fort 480; ils font ensemble 3.722 tonneaux.

En 1756, la guerre étant déclarée avec l'Angleterre, Bordeaux ne construit que 6 navires de 200 à 300 tonneaux. En 1757, malgré la guerre, il y eut un mouvement considérable : 16 navires sortent des chantiers, dont plusieurs sont des corsaires armés en guerre. Les 8 navires marchands jaugeant ensemble 1.820 tonneaux.

En 1758, 10 navires, ensemble 2.654 tonneaux.

L'année 1759 donne 12 navires jaugeant 4.090 tonneaux; l'un d'eux en jauge 500; un autre 450; deux autres 400.

En 1760, 14 navires dont 2 d'une jauge de 400 tonneaux.

En 1761, 12 navires de 3.395 tonneaux de jauge.

En 1762, 8 navires seulement, de 2.220 tonneaux.

En 1763, la paix signée, il fut lancé 22 navires jaugeant 5.250 tonneaux.

1. Malvezin, *Histoire du commerce de Bordeaux*, 1892, t. III.

Entre 1763 et 1778, 245 navires, jaugeant au total 74.485 tonneaux sont construits à Bordeaux :

Années	Navires	Tonnage
1763	22	5.250 t.
1764	26	7.810
1765	12	3.143
1766	22	4.255
1767	13	3.832
1768	15	3.980
1769	16	4.090
1770	12	3.750
1771	14	3.945
1772	19	6.450
1773	14	4.070
1774	13	4.370
1775	14	5.320
1776	21	8.520
1777	12	5.880
1778	7	1.875
1779	24	5.485
1780	17	4.760
1781	34	16.800
1782	33	16.130

Ainsi, un instant arrêté, au moment de la guerre, en 1778, le mouvement de construction s'accéléra, et, à la fin de l'Ancien Régime, le port de Bordeaux disposait d'une flotte de plus de 300 navires dont certains avaient jusqu'à 900 tonneaux.

D'après une notice du temps, la rade pouvait d'ailleurs

contenir entre 500 et 600 vaisseaux de 3 à 400 tonneaux¹.

« La construction des bateaux est un article considérable du commerce de Bordeaux, constate Young en 1787, on y a construit 60 bateaux en un an..., à présent on estime que le nombre est en moyenne de 20 à 30; c'est au moment de la fin de la guerre (de l'Indépendance américaine, en 1783) que l'on fit le plus grand nombre de constructions : on spéculait sur le résultat de la paix². »

Mais l'armement n'était qu'un instrument d'action.

1. *Arch. Hist. Gir.*, t. XLVIII, p. 124-127.

2. Young, *op. cit.*, t. II.

CHAPITRE IV

LES IMPORTATIONS

L'aspect le plus typique du commerce bordelais au xviii^e siècle, c'est l'importation des produits antillais. Les navires qui reviennent des Iles sont chargés à pleins bords.

Bordeaux recevait une assez grande variété d'articles des colonies, mais plusieurs n'avaient pas grande importance comme chiffre. A côté des productions secondaires : bois de campêche et d'acajou, « coton en laine », cuirs en poil ou tannés, liqueurs, sirop, cacao, qu'énumère l'inventaire des « entrées des Isles françoises de l'Amérique » en 1771, et auxquelles il faut ajouter le rocou¹ et le gingembre, trois produits dominaient le marché : sucre, café et indigo.

Les statistiques des « entrées » dans le port traduisent une progression incessante des échanges avec notre domaine colonial, malgré les oscillations dues aux fluctuations de la politique, la courbe s'abaissant avec la guerre, se relevant avec la paix.

D'environ 9 millions de livres par an de 1724 à 1735, les importations allèrent à près de 15 millions en 1738 et à près de 21 en 1741 (C 4386 à C 4394).

La guerre de Succession d'Autriche arrêta cette progres-

1. matière tinctoriale d'un beau rouge, tirée des graines du rocouyer.

sion. Les importations des produits antillais sont réduites à 6 millions de livres en 1743 et à 4 en 1748.

Mais, après la paix d'Aix-la-Chapelle, les importations des Iles par notre ville atteignirent des chiffres jusqu'alors inconnus : 20 millions de livres en 1749, près de 25 en 1753, c'est-à-dire plus des deux tiers des importations générales du port.

De nouveau, la guerre vint faire baisser les importations — pas tout à fait 259.000 livres en 1758¹, chiffre le plus bas de la période qui va de 1720 à 1790 — jusqu'au traité de Paris qui leur donna un nouvel essor. Leur chiffre s'éleva alors à 87 millions de livres en 1770 et à plus de 163 millions de livres en 1771², c'est-à-dire dépassait de beaucoup le quart du commerce total de la métropole. En 1778, Bordeaux importait encore des colonies pour 120 millions de livres de denrées.

1. Entrées des Isles françaises de l'Amérique pendant l'année 1758
(C 4390, pièce 8) :

Nom des marchandises	Quantité et estimation	Montant du prix
Caffé	10.121 livres à 10 sols	8.096 l. 16 s.
Citrons confits..	20 livres à 20 sols	20 l.
Coton en laine..	760 livres à 150 livres le cent	1.140 l.
Graine d'indigo.	335 livres à 10 sols	167 l. 10 s.
Sirop	13.480 livres à 7 livres	84.360 l.
Sucre blanc	43 livres à 16 livres le cent	6 l. 17 s. 7 d.
Sucre brut.....	325.921 livres à 8 sols	130.368 l. 8 s.
	82.674 livres à 6 sols	24.802 l. 4 s.
		258.961 l. 15 s. 7 d.

2. Entrées des Isles françaises de l'Amérique pendant l'année 1771
(C 4390, pièce 21) :

Nom des marchandises	Quantité et estimation	Montant du prix
Bois :		
d'acajou	215 madriers à 45 l. pièce	9.675 l.
de campêche ..	73.161 livres à 8 l. le cent	5.852 l.
de Gayac	53.568 livres à 1 s. la livre	2.678 l. 8 s.

Les denrées tropicales qui parviennent ainsi sur la place répondaient aux besoins nouveaux de la consommation métropolitaine, alimentaient ses manufactures et satisfaisaient aux exigences de tout un commerce de redistribution.

Les armateurs vendaient leur cargaison sur le marché de Bordeaux. Puis ces produits étaient redistribués en France ou en Europe, surtout vers la Hollande et les villes hanséatiques, par les soins des courtiers et des marchands étrangers, soit à l'état brut, comme les cacaos, les cafés, les indigos, les sucres bruts; soit à l'état manufacturé, comme les sucres raffinés. La valeur générale de ces réexportations dépassait d'ailleurs le plus souvent celle, pourtant élevée, des importations, fait qui a son importance dans la formation de la richesse mobilière de Bordeaux¹.

bois de Ste-Marthe.	4.529 livres à 26 l. le cent	1.177 l. 10 s.
Cacao	199.847 livres à 12 s. .	119.908 l. 4 s.
Caffé	149.485.808 livres à 15 s. la livre	112.114.356 l.
Carret	8.351 livres à 9 l. la livre	75.159 l.
Confitures	1.849 livres à 100 l. le cent	1.849 l.
Coton en laine	321.661 livres à 90 l. le cent	289.494 l.
Cuir :		
en poils.....	716 cuirs à 3 l.	2.148 l.
tannés.....	4.160 livres à 60 l. le cent	2.496 l.
Indigo.....	3.593.028 livres à 6 l. la livre	21.558.168 l.
Liqueurs.....	3.171 livres à 20 s. la livre	3.171 l.
Sirop	15.112 livres à 75 l. le cent	11.334 l.
Sucre :		
blanc.....	43.518.541 livres à 45 l. le cent	19.583.343 l. 9 s.
brut.....	30.799.216 livres à 30 l. le cent	9.239.764 l.
		163.020.573 l. 11 s.

1. Voir tableau page suivante.

TABEAU DES PRINCIPALES EXPORTATIONS DES PRODUITS COLONIAUX

Années	Café		Sucre		Indigo	
	Quantités en liv. poids	Valeurs en liv. tournois	Quantités en liv. poids	Valeurs en liv. tournois	Quantités en liv. poids	Valeurs en liv. tournois
1721...	»	»	56.566	1.407.063	30.581	145.259
1723...	»	»	25.470	1.405.900	23.385	122.770
1724...	»	»	44.721	1.386.251	4.700	20.680
1728...	»	»	40.371	1.194.390	4.436	11.090
1729...	»	»	77.908	1.735.966	56.620	141.550
1730...	»	»	80.525	1.820.378	54.650	120.395
1731...	»	»	106.306	2.353.480	58.410	151.866
1732...	»	»	74.615	1.756.102	54.265	157.368
1733...	13.300	19.800	85.100	1.752.382	41.850	129.735
1734...	63.200	79.580	85.450	1.603.611	58.480	175.440
1735...	57.700	57.700	85.405	1.571.864	55.000	165.000
1736...	170.700	128.025	115.504	2.436.652	280.350	981.254
1737...	263.015	117.905	129.965	2.586.107	203.287	780.974
1738...	2.295.633	1.197.765	191.976	4.251.802	882.433	3.266.450
1739...	2.810.975	1.405.487	198.165	4.279.892	864.909	3.243.595
1740...	2.228.575	1.225.714	134.780	3.978.881	962.790	3.851.160
1741...	3.001.230	1.500.615	245.325	8.642.796	985.050	4.432.824
1742...	3.049.865	1.820.923	232.348	6.837.411	751.375	2.947.207
1743...	3.141.762	1.727.081	307.470	9.287.202	857.710	3.057.756
1744...	2.027.865	1.324.110	235.420	7.876.268	638.355	2.553.210
1745...	1.771.535	1.771.535	106.100	3.991.330	551.880	2.206.740
1746...	1.510.638	1.818.557	118.296	5.076.725	448.848	1.797.792
1747...	1.893.794	2.276.506	201.646	8.770.364	393.767	1.507.838
1748...	2.447.206	1.907.757	99.050	6.807.730	286.279	1.116.486
1749...	4.577.369	4.119.927	143.885	4.071.966	940.434	3.761.736
1750...	3.733.950	3.360.468	292.015	8.545.144	574.132	2.596.528
1751...	4.214.768	3.793.210	304.125	9.020.312	558.162	2.511.729
1752...	4.818.865	4.436.879	298.397	8.318.756	446.200	1.784.800
1753...	4.650.077	4.185.055	355.266	10.717.267	537.361	2.686.805
1754...	6.275.061	5.735.860	341.736	11.675.957	327.414	2.991.198
1755...	6.004.503	5.404.483	287.135	11.840.455	396.091	2.772.637
1756...	4.370.454	3.833.024	222.770	9.978.583	316.432	2.531.456
1757...	1.802.595	1.533.516	80.705	3.353.039	197.265	1.578.040
1758...	619.677	504.811	6.255	113.236	118.406	947.248
1759...	259.545	220.217	5.271	97.522	113.441	907.528
1760...	245.719	208.857	6.411	312.948	61.045	427.315
1761...	250.921	272.455	8.651	649.372	106.789	747.523
1762...	321.888	273.596	17.732	1.394.750	449.811	1.148.677
1763...	1.210.539	1.028.959	76.330	5.649.750	256.722	1.797.054
1764...	11.312.415	5.586.100	357.760	24.202.756	1.208.000	8.456.000
1765...	8.910.276	6.682.708	361.770	16.463.465	851.506	5.109.036
1766...	2.546.646	2.026.446	1.402.953	66.436.558	184.362	1.106.172
1767...	3.755.663	2.816.369	338.806	17.643.962	549.874	2.749.370
1768...	8.192.588	6.116.778	398.230	13.714.163	395.667	1.978.335
1769...	14.554.325	10.914.955	383.070	14.263.936	1.105.749	6.081.619
1770...	36.175.031	27.909.666	488.799	17.326.788	1.918.609	10.452.349
1771...	54.148.053	32.493.822	455.980	20.090.985	2.545.597	15.273.582
1772...	56.616.285	28.138.139	387.205	14.649.423	2.643.550	15.861.300
1773...	51.763.418	25.881.700	386.485	13.031.152	2.001.079	12.006.474
1774...	47.127.632	20.937.430	438.900	17.730.856	393.539	2.353.770
1775...	43.721.347	19.680.602	699.335	28.369.207	261.602	1.831.214
1776...	28.981.208	14.490.605	820.880	34.273.186	276.115	1.870.862

Section I. — Sucre.

Le sucre fut, selon une expression de l'époque, l'un des « retours » des îles d'Amérique, le plus important.

« La canne est un grand roseau d'écorce sans dureté et qui contient une matière spongieuse ou moelle blanche et succulente : ce suc, traité par des cuissons successives, donne le sucre, jus cristallisé de goût très doux¹. » Elle était cultivée dans les Antilles où elle avait été importée de Madère et des Canaries. Il y en avait une importante culture à la Martinique, à la Guadeloupe, la Grenade, Sainte-Croix et Saint-Christophe, mais c'étaient les plantations de Saint-Domingue qui étaient les plus réputées.

Celles qu'on appelait les « Isles à sucre » étaient bien nommées car le sucre, brut ou semi-raffiné, venant surtout de Saint-Domingue et de la Martinique, représentait la plus large part de la cargaison du navire arrivant à Bordeaux, et sa charge la plus régulière.

Par l'examen que l'on a fait de quantité de certificats, on voit qu'en général les sucres terrés et les sucres bruts sont au moins les trois quarts des marchandises qui composent les retours de la traite et que les autres espèces de marchandises n'en forment qu'un petit accessoire car « les sucres sont la marchandise dont la consommation est la plus sûre dans le royaume. » (C 4383-16.)

En 1713, l'intendant, M. de Courson, constatait qu'il y avait dans la ville 3.000 barriques de sucre et qu'il en était attendu 12.000 par 32 navires annoncés d'Amérique.

Le grand port de la Guienne en recevait 30.000 barriques en 1749 (C 4263), 46.207 en 1755 (C 4382).

1. Savary des Bruslons, *Dictionnaire universel de commerce*.

Ses importations, inférieures à 10 millions de livres jusqu'en 1749, atteignaient plus de 16 millions en 1753, et entre 20 et 30 après 1769. En 1778 et 1780 elles arrivaient même, par une crue subite, aux chiffres singulièrement élevés de 76 et 101 millions.

Le sucre venait des colonies sous divers aspects et sous divers noms : sucre blanc, tête de forme, terré, brut. Mais les colons envoyaient surtout le sucre sous forme de sirop, de moscouade ou sucre brut et de sucre terré, et extrêmement peu de sucre véritablement raffiné. Dans les relevés des importations des Iles vers 1780, le sucre raffiné représente quelques centaines de livres contre 7 à 8 millions de centaines de livres (le cent pesant) de produits mélassés ou semi-confectionnés.

Le sucre, arrivant des Antilles à Bordeaux, n'était donc pas pur. Le jus extrait de la canne avait subi ou une cristallisation grossière qui constituait un sucre brut de différents types : moscouade, cassonade grise, ou une préparation moins rudimentaire et plus longue qui donnait un sucre un peu supérieur [comme qualité, dit sucre terré. Ce sucre brut ou semi-brut, transporté en Europe, était soumis à de nombreuses manipulations ayant pour but de le débarrasser des impuretés, et, au résultat d'opérations longues et délicates qui constituent la raffinerie, de lui donner une cristallisation plus blanche et plus parfaite¹.

En conséquence, il s'était installé à Bordeaux un grand nombre de raffineries. En 1732 il y en avait déjà 17 au centre de la ville, dans le quartier de la Rousselle (voir délibération de la Chambre de commerce de Guienne du

1. V. Savary des Bruslons, *op. cit.*, et « L'Industrie sucrière française au XVIII^e siècle », par M. Paul Bondonis, dans *Revue d'hist. écon. et sociale*, 1931, p. 320.

25 août 1732 C 4253), et 20 en tout (C 4374); elles formaient 40 cargaisons de sucre brut par an (C 4374).

Vers 1740, les raffineries bordelaises consommaient, en moyenne année, cinquante cargaisons de sucre brut d'environ 200 tonneaux chacune.

Si en 1733 elles avaient atteint le gros chiffre de 21, par suite de la concurrence des produits provençaux leur nombre retomba à 15 en 1739, « dont il y en a qui ne font pas la moitié du travail accoutumé » (C 4374), et ce n'était plus que le contenu de 8.000 barriques qui était soumis au raffinage.

En 1790, on comptait 26 raffineries à Bordeaux. Elles manipulaient chaque année 10 millions de livres de sucre brut et produisaient 7 millions de livres de raffiné. Elles employaient 300 ouvriers.

La fabrication du sucre, son raffinage se perfectionnèrent avec les années; les raffineries bordelaises créèrent diverses qualités de produits qui portèrent loin leur renommée, notamment le sucre dit « royal » d'une transparence parfaite. Les cassonades bordelaises alimentaient même les usines anglaises et hollandaises¹.

Mais l'activité de ce travail décrut à partir de 1760 par suite de la guerre économique entreprise avec les Anglais. Puis la prohibition de nos produits par les Espagnols, en 1786, porta aussi un coup grave aux sucres de Bordeaux. Ces rivalités intestines entre les divers centres de raffinage entraînèrent également la diminution du trafic.

Cependant, malgré la concurrence intérieure et extérieure, malgré une baisse des prix sensible vers 1760, qui causa la ruine de quelques raffineurs (C 4264), Bordeaux

1. V. Joinville, *Le commerce de Bordeaux au XVIII^e siècle*, Paris, 1908.

fut et demeura, jusqu'à la fin de l'Ancien Régime, un centre très important de commerce sucrier, grâce aux arrivages des Îles.

Importations de sucre.

Années	Quantités en livres poids	Valeur en livr. tournois
1721	8.060.525	3.214.307
1723	12.324.875	4.386.131
1724	8.828.100	2.505.767
1728	12.859.700	3.809.719
1729	15.996.650	4.103.189
1730	19.606.150	4.316.306
1731	19.439.225	3.958.472
1732	18.918.950	3.686.695
1733	24.859.650	4.779.565
1734	20.552.125	3.807.212
1735	20.434.850	3.772.814
1736	23.328.550	4.266.638
1737	20.500.000	3.972.756
1738	25.681.975	4.991.868
1739	26.381.425	5.379.875
1740	30.540.075	6.106.376
1741	26.869.250	8.126.284
1742	29.414.922	6.995.195
1743	33.724.325	9.898.895
1744	23.235.125	9.171.868
1745	17.815.950	7.491.807
1746	17.625.815	3.604.002
1747	24.447.275	4.975.913
1748	16.339.122	2.202.756

1749	37.397.400	10.574.197
1750	42.700.639	10.970.885
1751	28.878.389	7.460.858
1752	29.069.297	7.152.202
1753	46.173.708	16.121.610
1754	40.586.594	13.817.510
1755	39.703.417	13.609.259
1756	19.218.184	6.715.297
1757	7.426.792	2.685.495
1758	524.749	271.324
1758	608.257	558.291
1760	2.179.454	1.478.107
1761	5.536.618	1.756.983
1762	3.417.904	2.205.098
1763	9.910.540	4.637.566
1764	63.821.982	22.673.363
1765	5.091.913	1.775.713
1766	42.885.770	10.218.309
1767	56.872.375	18.036.939
1768	73.524.185	25.353.585
1769	62.005.028	22.021.464
1770	89.656.744	30.652.344
1771	74.317.757	28.823.107
1772	46.953.814	20.292.492
1773	57.057.110	24.171.950
1774	63.380.428	22.930.522
1775	40.119.940	16.623.211
1776	64.002.558	31.338.181
1777	155.317.067	76.522.166
1778	165.671.790	101.271.209
1780	16.240.279	12.634.374

Section II. — Café.

Le café ne fit son apparition que plus tard sur le marché bordelais. Au début il était importé surtout de la Martinique. Les importations se chiffrent ainsi : 1078 livres tournois en 1728 ; entre 1 et 5 millions de 1740 à 1769, puis, accidentellement d'ailleurs, 112 millions en 1771 (C 4390 pièce 21). Si elles ne dépassèrent pas en général 5 millions de livres jusqu'en 1770, elles atteignirent presque 22 millions deux ans après.

La fortune du café fut extraordinaire si l'on songe qu'avant 1720 l'île ne contenait pas un seul plant de caféier. Le précieux arbuste y fut acclimaté dans les circonstances suivantes, relatées par la notice de M. Paul Lemoine, *Le rôle colonial du Museum*, lue à la séance annuelle de l'Académie des Sciences coloniales le 1^{er} avril 1936¹. Un pied de caféier, venu du Jardin botanique de Leyde, fut offert à Louis XIV en 1715, au lendemain de la conclusion du traité d'Utrecht, avec quelques autres présents, pour mieux sceller et consolider la paix. Une « machine vitrée », la première serre chaude construite en France, fut édiflée spécialement pour le cultiver au Jardin des plantes. Le plant voulut bien fleurir, fructifier et se multiplier. Ainsi, Antoine Laurent de Lussieu, auteur d'un traité sur l'utilité du café pour les gens de lettres, put-il, dès 1720, confier à l'enseigne de vaisseau Gabriel Déclieux, un pied de caféier, pour le transplanter à la Martinique. Son protecteur le soigna si bien, partageant au besoin sa ration d'eau avec lui, que la bouture arriva vivace au terme de son voyage. Trouvant aux

1: Publiée dans *La Terre et la Vie*, 1931, fasc. 1.

Antilles un terrain et un climat appropriés, elle prospéra à la colonie et fut l'un de ses éléments de fortune, car le goût du café se répandit dans tous les rangs de la société et personne ne put bientôt plus s'en passer.

La première récolte fut abondante et les colons adoptèrent avec empressement cette nouvelle culture qui paraissait rémunératrice et facile, d'autant plus que les plantations de cacaotiers, qui avaient été jusque-là la principale ressource des habitants, étaient anéanties en 1727 par un violent ouragan.

Toutes les Antilles cultivèrent bientôt le café : des plants et des graines furent envoyés à la Guadeloupe et à Saint-Domingue par les planteurs de la Martinique.

L'importation du café n'a cessé d'augmenter au cours du XVIII^e siècle, et les statistiques du commerce bordelais enregistrent sa courbe ascensionnelle.

Les premiers échantillons des Antilles françaises arrivent en 1728 : 392 livres à 2 livres 15 sous, soit 1078 livres tournois.

En 1729 ce sont : 432 livres à 1 livre, 432 livres tournois.

En 1730 : rien, parce que le commerce, d'une part, se méfiait de la qualité du café de la Martinique, et, d'autre part, ne pouvait que le réexporter, car sa consommation à l'intérieur n'était pas autorisée.

Le 5 août 1734, la Chambre de commerce de Guienne constate avec satisfaction que « le café des îles d'Amérique devient chaque jour plus abondant en ce port » (C 4253).

Lorsque sa consommation fut permise dans le royaume, les arrivages atteignirent des chiffres considérables que marque l'insuffisance subite des locaux destinés à recevoir la denrée à son arrivée.

En 1755 ce sont 60.000 quintaux de café qui sont impor-

tés à Bordeaux (C 4382). En 1768 il est entré 14.105.386 l. de café, en 1769, 14.054.787 livres poids net (C 4264).

L'importation des cafés des Antilles, qui avait débuté en 1728 par 392 livres valant 1078 livres tournois, avait atteint son point culminant quarante-cinq ans plus tard, en 1771, par 149.485.808 livres poids, dont le prix était réduit à 15 sous la livre, et valant en monnaie 112.114.356 l. tournois.

A la fin du siècle, le port recevait « la moitié et même au delà » du total des importations de café en France (C 4409), un autre document précise : « les trois cinquièmes du produit de nos colonies en café » (C 4264).

De ces quantités, la majeure partie provenait alors de Saint-Domingue, le reste de la Martinique principalement. « Le café de Saint-Domingue, très abondant sur la place, a baissé de 4 s. par livre ; la production de la Martinique décline », constate la Chambre de commerce en 1772, « mais le café de cette île n'entre que pour un douzième dans le chiffre total » (14 janvier 1772, C 4264).

Vers 1780, on calculait que 16 à 18 millions de livres de café étaient annuellement consommées en France (C 4408). Les importateurs bordelais avaient un beau débouché, tout assuré.

L'intérieur ne consommait d'ailleurs pas tout.

Le commerce de réexportation jouissait d'une marge énorme, qu'une comparaison entre le chiffre de la consommation annuelle française et celui des arrivages de la denrée à Bordeaux pour la seule année 1771 met en lumière : une vingtaine de millions de livres et plus de 149 millions de livres respectivement.

Une part importante des cafés était donc réexportée.

Importations de café.

Années	Quantités en livres poids	Valeur en livres tournois
1728	392	1.078
1729	432	432
1730	»	»
1731	»	»
1732	»	»
1733	61.315	73.578
1734	9.350	654
1735	261.720	287.892
1736	658.115	493.586
1737	18.000	1.080
1738	1.633.690	816.845
1739	1.531.550	765.775
1740	2.072.825	1.036.412
1741	2.426.025	1.213.012
1742	2.760.040	1.488.022
1743	757.610	378.805
1744	1.763.460	1.322.595
1745	2.627.700	2.364.930
1746	6.109.064	1.118.601
1747	2.166.756	2.599.891
1748	1.182.875	1.301.162
1749	4.804.583	3.603.437
1750	4.139.270	3.104.452
1751	3.348.416	2.511.312
1752	3.799.322	2.849.493
1753	4.480.279	3.660.219

1754	6.815.513	5.452.410
1755	5.978.348	4.483.761
1756	4.262.646	3.411.116
1757	1.858.047	1.486.437
1758	10.121	8.096
1759	43.295	34.636
1760	218.269	174.615
1761	847.144	677.715
1762	1.420.485	1.136.388
1763	1.274.842	1.019.905
1764	2.814.419	1.735.814
1765	1.539.458	1.154.593
1766	2.082.624	1.457.836
1767	4.324.325	3.027.307
1768	5.633.730	3.957.611
1769	26.180.567	19.635.425
1770	56.687.220	42.515.790
1771	149.485.808	112.114.356
1772	41.206.631	20.603.315
1173	19.462.509	14.596.881
1774	29.699.630	14.849.815
1775	37.328.660	16.752.897
1776	36.359.210	18.179.605
1777	43.995.854	21.997.677
1778	21.219.742	13.792.832
1780	2.827.845	1.838.099

Section III. — Indigo.

L'indigo est une substance colorante, connue dès la plus haute antiquité, ainsi qu'en témoigne Pline.

La plante existait à l'état sauvage dans les Antilles et

les contrées intertropicales de l'Amérique. Christophe Colomb l'avait, paraît-il, signalée. Elle allait être cultivée à Saint-Domingue et ses produits allaient parvenir à l'Europe.

Le R. P. Labat nous donne des renseignements sur cette culture et sur les indigotières, c'est-à-dire les bacs ou cuves de maçonnerie bien cimentés, où l'on met en digestion la plante dont on tire la couleur. « L'indigo se compose du sel et de la substance des feuilles, et de l'écorce d'une plante qui porte le même nom. Cette plante croît jusqu'à deux cents pieds de hauteur si on ne la coupait pas. Dès qu'elle sort de terre, elle se divise en plusieurs petites tiges nouvelles, terminées par une seule qui fait l'extrémité. Les feuilles sont ovales, unies, d'un vert brun par-dessus, plus pâles et comme argentées par-dessous. Les branches se chargent de petites fleurs rougeâtres auxquelles succèdent des siliques qui renferment des graines d'une couleur rouge-brune, semblables à peu près à celles des raves... Lorsqu'elle est arrivée à sa maturité, ce qu'on reconnaît aux feuilles qui deviennent plus cassantes et moins souples, on la coupe à quelques pouces hors de terre, puis on la travaille. Le bon indigo doit être si léger qu'il flotte sur l'eau; plus il enfonce, plus il est suspect d'un mélange de terre, de cendre, ou d'ardoise pilée¹. »

L'introduction de l'indigo en Europe occasionna une profonde perturbation économique et sociale dans les provinces du Midi qui devaient leur fortune à la culture prospère du pastel dont se servaient jusqu'alors les teinturiers du temps pour imprimer aux étoffes la couleur bleue. Les cultivateurs et les commerçants de ces régions

1. R. P. Labat, *Nouveau voyage aux Isles de l'Amérique*, 1722, t. I.

appelèrent en vain le pouvoir royal à leur aide pour interdire l'emploi de l'indigo, et avaient obtenu d'Henri IV que prohibition en fût faite sous peine de mort. Mais, pendant le ministère de Colbert, les édits d'Henri IV furent adoucis afin de permettre un emploi limité de l'indigo, nécessaire pour aviver les teintes du pastel. Ce fut néanmoins insuffisant : la consommation délaissait les étoffes françaises mal teintes, et, lorsque l'indigo fut devenu un produit de nos colonies, il fallut se résigner à abolir les anciennes entraves.

Dès 1723, l'indigo des Iles arrive à Bordeaux ; mais son emploi était encore limité au transit et à l'étranger. Son usage ne devint entièrement libre pour l'intérieur et les manufactures françaises qu'en 1737.

En 1749, la Chambre de commerce note qu'elle reçoit annuellement, en temps de paix, environ 5 mille futailles d'indigo (27 mai 1749 C 4263). En 1755, il est entré à Bordeaux 6.000 quintaux d'indigo (C 4382).

Du moment où l'on s'aperçut que l'indigo ne croissait pas seulement dans l'Inde antique, mais aussi dans ces contrées récemment découvertes qu'on nommait les « Indes occidentales », la mode s'en empara, le monde se vêtit de bleu. La couleur nouvelle donna partout le ton et cet engouement profita à la fois aux teinturiers et aux capitaines.

L'indigo représentait une substance très chère sous un faible volume, c'est pourquoi on l'importait de préférence aux autres marchandises en temps de guerre. Le vaisseau, lesté d'indigo juste ce qui convenait pour tenir la mer, avait, plus que les navires sucriers chargés d'encombrantes barriques, la possibilité de passer à travers mailles en période d'hostilité, et sa légère cargaison de précieuse teinture rapportait bien davantage.

Aussi, l'indigo, toujours article de commerce, fut-il le plus rémunérateur des produits de contrebande aux époques de navigations peu sûre.

Le P. Labat, *op. cit.*, note que l'indigo se vendait aux îles du Vent en 1694 depuis 3 livres 10 sous jusqu'à 4 fr. la livre. « Je l'ai vu, depuis, à un prix bien au-dessous de celui-là. Quoiqu'il en soit, l'habitant ne laisserait pas de faire un profit très considérable, quand il ne le vendrait que quarante sols la livre parce qu'il faut bien moins d'attirail et de dépense pour cette manufacture que pour une sucrerie. »

Parmi les Antilles françaises, c'était Saint-Domingue dont la production était la plus importante et c'est à ses 3.150 plantations que l'indigo était surtout acheté car réputé meilleur. Il coûtait 50 à 60 francs la livre au milieu du xviii^e siècle. L'indigo que les vaisseaux rapportaient de cette île était de deux qualités¹ : « cuivré » et « bleu »; ce dernier était plus estimé et valait ordinairement 8 sols par livre de plus que le cuivré s'il était tout bleu, sans être mêlé. Celui de la Grenade ou de la Martinique était plus commun et se vendait 8 à 10 francs par livre de moins à cause de sa qualité inférieure.

L'importation s'élevait en 1784 à 1.686.792 livres.

En 1788, Saint-Domingue expédiait 909.540 livres, Saint-Martin et Marie-Galante 29.340; la Martinique 978, Tabago 402, Cayenne 342, soit 31062 livres, et en tout : 940.602 livres.

La révolution de Saint-Domingue y fit disparaître la culture de l'indigo.

1. V. Savary des Bruslons, *op. cit.*, V^o « Indigo ».

Importations d'indigo à Bordeaux de 1723 à 1780.

Années	Quantités en livres poids	Valeur en livres tournois
1723	264.982	1.395.035
1724	230.070	987.572
1728	31.420	781.050
1729	317.400	746.570
1730	270.825	609.356
1731	283.500	736.840
1732	484.380	1.332.045
1733	445.825	1.337.475
1734	523.800	1.571.400
1735	571.020	1.998.570
1736	588.400	2.059.400
1737	670.925	2.348.237
1738	942.430	3.298.505
1739	526.935	1.973.981
1740	982.800	3.685.000
1741	816.870	3.267.480
1742	734.685	2.938.740
1743	869.260	3.042.410
1744	546.615	2.049.806
1745	599.360	2.447.600
1746	310.646	1.242.584
1747	599.418	2.397.672
1748	123.420	462.825
1749	1.171.264	4.685.056
1750	819.239	3.276.956
1751	546.923	2.187.692

1752	436.579	2.182.895
1753	640.862	2.563.528
1754	567.883	3.975.181
1755	598.312	2.393.248
1756	214.929	1.504.568
1757	241.049	1.687.343
1758	13.480	94.360
1759	38.225	267.575
1760	98.472	590.832
1761	111.163	666.918
1762	342.115	2.052.690
1763	684.787	4.108.722
1764	1.358.445	6.792.225
1765	643.253	3.216.265
1766	1.119.679	5.598.380
1767	721.021	3.605.105
1768	620.855	3.104.275
1769	1.601.881	8.009.405
1770	2.354.175	11.770.875
1771	3.593.028	21.558.168
1772	3.133.068	18.798.408
1773	1.784.696	10.708.176
1174	806.005	4.836.030
1775	187.661	1.313.627
1776	218.104	1.726.728
1777	199.834	1.398.838
1778	189.012	1.512.096
1780	614.795	4.918.360

**Section IV. — Importations secondaires :
cacao, coton, gingembre.**

Parmi les productions secondaires importées des Iles, les plus importantes étaient constituées par le cacao, le coton et le gingembre.

1. **Le cacao.** — Introduite à la Martinique vers 1660, la culture du cacao y avait pris un développement intéressant quelques années après. Malheureusement, un terrible tremblement de terre, en 1727, fit périr les cacaotiers dans la tourmente, leur culture fut à peu près abandonnée dans cette île et remplacée par celle du café.

Le cacao était aussi cultivé dans les autres îles des Antilles, à la Guadeloupe et à Saint-Domingue principalement.

Le prix de la livre de cacao, de 15 à 20 sous avant 1727, monta à 40 sous en 1728, descendit à 20 et 25 sous en 1738, à 8 de 1749 à 1760, et, jusqu'à la fin du siècle, stationna aux environs de 12, 11 et 10 sous.

En 1771, Bordeaux recevait 199.847 livres-poids de cacao (C 4390-21).

La transformation du cacao en chocolat aux Iles ne se faisait que sur de minimes quantités. Les entrées à Bordeaux du produit manufacturé étaient insignifiantes au XVIII^e siècle, de l'aveu même de la Chambre de commerce : « L'objet de la patte ou cacao broyé qui vient icy est peu de chose : on estime qu'il n'en est pas déclaré à notre douane deux cens pesant par an. » (22 nov. 1751, C 4263).

2. **Le coton.** -- Au début du XVIII^e siècle, le coton des îles françaises d'Amérique, commença à devenir un article d'importation pour Bordeaux qui, jusqu'alors, recevait

le coton du Levant par Marseille. Il existait à l'état indigène dans les îles et sur le continent de l'Amérique. Sa culture ne tarda pas à prendre une place importante aux Antilles françaises.

Dès 1726, elle constituait l'une des principales récoltes à Saint-Domingue, dont la Martinique et la Guadeloupe suivirent l'exemple d'un peu plus loin.

En 1721, Bordeaux commença à recevoir du coton « en layne » des Îles.

L'industrie de la filature du coton était alors à ses débuts. En France, si plusieurs essais de filature, tissage et teinture du coton se faisaient jour, surtout en Normandie, on n'avait obtenu que des résultats industriels peu satisfaisants dans le Bordelais, malgré les encouragements de toutes sortes prodigués par le gouvernement. Toutefois, en offrant un fret de retour, l'importation du coton des Îles à Bordeaux, si elle ne servait pas à l'industrie de la province, constituait un article de transit pour l'étranger et de consommation pour les fabriques du royaume.

Mais les prétentions des filateurs et tisseurs de Rouen, jointes à celles des fermiers généraux, tendant à demander des droits de sortie, constituèrent un obstacle au transit.

L'établissement d'un droit de sortie trop élevé provoqua la baisse à vil prix des cotons et une crise génératrice de faillites commerciales.

En conséquence, l'importation du coton à Bordeaux ne se développa nullement et resta stationnaire car elle ne trouvait d'aliment, ni pour la province où les manufactures étaient inexistantes, ni pour l'exportation à l'étranger, entravée qu'elle était par les droits de sortie. En 1758, la capitale de la Guienne ne recevait des Îles d'Amérique que 760 livres de coton ; en 1771, pourtant, 321.661 livres (C 4390).

Quant aux exportations, aucun état de sortie n'en signale la trace, s'il en a existé.

3. **Le gingembre.** — C'était une « espèce de drogue qui, réduite en poudre, s'appelle épice blanche et petite épice et sert à composer ce qu'on nomme vulgairement les quatre épices¹. » Il venait originairement des grandes Indes, mais, transplanté aux Antilles, il y avait si bien réussi et s'y était tellement multiplié que « presque tout ce qu'on voit de cette drogue en France vient de ces Isles. »

Le fret du gingembre n'était jamais fort cher parce que, n'étant ordinairement pas en balles, on en remplissait les vides des barriques et autres marchandises du vaisseau.

Les navires français en enlevaient beaucoup, ou pour l'envoyer dans les pays froids, ou pour le vendre aux épiciers qui en composaient une espèce d'épice nommée épice douce ou épice blanche.

1. Savary des Bruslons, *op. cit.*, V^o « Gingembre ».

CHAPITRE V

EXPORTATIONS

Au courant d'importations répondait, en sens inverse, un courant également actif d'exportations, constituant le fret d'aller des navires qui voguaient « en droiture » vers la Martinique et Saint-Domingue.

Les navires qui s'en vont aux Antilles apportent à la colonie, avec le ravitaillement dont elle a besoin, des vêtements, de nombreux articles de quincaillerie à l'usage de la population blanche, des matériaux de construction et enfin des esclaves noirs nécessités par l'extension des cultures.

On trouve de tout dans la cargaison d'un bâtiment en partance vers les Iles. Ainsi l'*Orphée*, de Bordeaux, qui prend la mer le 2 octobre 1743, est chargé de souliers, bottes, chapeaux, castor, flanelle, toile de Bretagne, draperies de Languedoc, peaux de mouton, drogueries, coffre de chirurgie, chandelles, poudre à feu, plomb en grain, quincaille de fer, et jusqu'à quarante douzaines de « boutons d'or¹ ».

1. « Etat des marchandises sorties pour les Isles et colonies françoises de l'Amérique depuis le 1^{er} oct. 1743 jusqu'au 30 juin 1744, C 2395, cahier 2 : mois d'octobre 1743. L'*Orphée*, de Bordeaux, du port de 250 tonneaux, capitaine Créon, allant à Saint-Domingue, a chargé dans son bord suivant l'acquit du 20 octobre 1743 n^o 135 :

Artichauts.....	65 barils à 5 livres le baril.
Beurre	130 quintaux à 40 livres le quintal.
Bottes fortes	60 paires à 30 livres la paire.

Mais les vivres et les nègres constituent les principales exportations du port.

En ce qui concerne le bois, presque tous les états d'expéditions mentionnent les « merrains », que quelques-uns écrivent aussi « mairain », « mairrin » ou « merin », ou, d'une façon générale, les bois de construction. Le merrain, « c'est du bois de chêne refendu en petites planches plus longues que larges¹ ». Il s'en fait de deux espèces : l'une propre à la menuiserie, que l'on appelle « merrain à panneaux », l'autre destiné à faire des douves pour la construction des tonneaux, et que l'on nomme « merrain à

Bouttons d'or	40 douzaines à 5 livres la douzaine.
Bray	40 quintaux à 10 livres le quintal.
Chapeaux castor	96 à 15 livres chacun.
Chandelle	25 quintaux à 45 livres le quintal.
Cotton des Indes	30 pièces à 45 livres la pièce.
Cordage	100 quintaux à 35 livres le quintal.
Coffre chirurgie	1 à 800 livres.
Draperie de Languedoc	700 aunes à 6 livres l'aune.
Droguerie	2 quintaux à 200 livres le quintal.
Eau-de-vie	1.272 pots à 15 sols le pot.
Etoupe	10 quintaux à 10 sols le quintal.
Farine	1.800 quintaux à 12 livres le quintal.
Fer en œuvre	10 quintaux à 30 livres le quintal.
Flanelle	70 aunes à 5 livres l'aune.
Fromage d'Holande	12 quintaux à 30 livres le quintal.
Jambons	26 quintaux à 50 livres le quintal.
Jeu de voiles	1 à 1.500 livres.
Liqueurs	180 pots à 50 sous le pot.
Légumes	30 boisseaux à 10 livres le boisseau.
Langues fourrées	10 douzaines à 18 livres la douzaine.
Lard	100 quintaux à 45 livres le quintal.
Peau de mouton apprêtée	40 douzaines à 20 livres la douzaine.
Poudre à feu	10 quintaux à 90 livres le quintal.
Plomb en grains	10 quintaux à 28 livres le quintal.
Quincaille de fer	7 quintaux à 30 livres le quintal.
Souliers	756 paires à 50 sols la paire.
Toile de Bretagne	2.000 aunes à 30 sols l'aune.
Toile blanchie	1.100 aunes à 45 livres l'aune.
Toile à voile	400 aunes à 35 sols l'aune.
Vin de ville	90 tonneaux à 180 livres le tonneau.
Vin de haut	30 tonneaux à 240 livres le tonneau.

(Soit une cargaison d'une valeur de 133.816 livres tournois.)

1. Savary des Bruslons, *op. cit.*, V^o « Merrain ».

futailles ». Le commerce français « fournit tout le bois nécessaire pour enfutailler le café et l'indigo; les barriques à sucre sont presque toutes faites du bois du pays, on n'en consomme pas d'autre pour l'échafaudage », d'après la Chambre de Guienne (4 déc. 1775, C 4257, f^o 219 v^o).

La valeur des exportations suit une courbe à peu près semblable à celle des importations. Comme celle-ci, elle oscille avec les mêmes événements. Favorisée par la paix, elle est de 3 à 5 millions au début du siècle. Par contre, elle ne dépasse pas 2 millions en 1747, conséquence directe de la guerre. La prospérité renaissant après Aix-la-Chapelle, les exportations voient leur chiffre monter à une dizaine de millions en 1753-1755.

Mais, de nouveau, comme les importations, les exportations tombent, traduisant par une diminution sensible les effets funestes de la guerre de Sept Ans. Elles ne sont plus qu'à 1.591.000 livres en 1760.

Le trafic reprend ensuite grâce au traité de Paris. 12 millions et 8 millions, tel est le montant des exportations en 1770 et 1771 (C 4390, pièce 21).

Etant donné que les denrées comestibles et les nègres constituent les principales matières d'exportations vers les Iles, les deux paragraphes suivants leur seront consacrés.

Section I. — Denrées comestibles.

Le fond des cargaisons était constitué par les produits d'alimentation : les trois quarts des marchandises transportées de Bordeaux aux colonies étaient des comestibles, car, d'une part, « on sait qu'elles n'ont point par elles-mêmes leur subsistance, que c'est le commerce de France

qui fournit à la nourriture de leurs esclaves » (C. 4381-47). et, d'autre part, « la Providence qui l'a placé au centre des productions de première nécessité semble l'avoir disposé exprès pour alimenter les colonies et les approvisionner de tout ce qui leur manque » (C. 4265, f^o 98 v^o).

Il est à remarquer, en effet, que, suivant les ports de France où se faisaient les chargements, les marchandises que les vaisseaux français portaient aux Iles étaient différentes¹. Ainsi les vaisseaux de Rouen qui chargeaient pour les Iles semblaient laisser aux marchands de Bordeaux le soin de la nourriture et ne prendre pour leur part que ce qui pouvait servir au vêtement et à l'entretien des habitants des colonies; alors que, si les vaisseaux partaient de Bordeaux, ou de La Rochelle, la cargaison se faisait essentiellement de farines, viandes et poissons salés, vins et eaux-de-vie, fromages et beurres, légumes enfin, entassés dans la cale des bateaux. « Toutes les denrées de bouche, qui sont celles dont se forment presque toutes les cargaisons pour l'Amérique se tirent principalement de cette province, » écrit la Chambre de commerce au comte de Maurepas, « notre port fournit plus de vivres à l'Amérique que ne font presque tous ceux du Ponant ensemble » (25 mai 1745 C. 4263).

En pratique, Bordeaux envoyait vers les Iles les produits qu'elle importait de l'étranger dans ce but : poissons, beurres et fromages de Hollande, bœufs salés d'Irlande en quantités industrielles, farines aussi, car il expédiait aux colonies de grandes provisions de farine et biscuits : il lui fallait, pour combler le vide de la production locale et obtenir les quantités exportées aux colonies, recevoir des

1. Savary des Bruslons, *op. cit.*, « Etat général du commerce ».

grains des provinces françaises et, à leur défaut, de l'étranger, Angleterre, Hollande et même Espagne (v. Fonds de l'Intendance C 2395, cahier 2).

Mais le port bordelais exporte aussi les produits de son sol : vins et eaux-de-vie, surtout ses gros vins, les moins bons. « Les vins de palus, qui sont très épais, très colorés et très durables, sont principalement destinés à l'Amérique¹ », dit un document de l'époque. Presque inexistantes au début du XVIII^e siècle — 4.000 tonneaux en 1717 —, puis pendant les guerres, les expéditions de vin du terroir bordelais vers les Iles atteignent, à diverses reprises, près de la moitié du total général des envois : ainsi, en 1767, 32.422 tonneaux, 37.789 en 1768. Elles se chiffrent autrement par 10.968 tonneaux en 1749; 10.359 tonneaux en 1754; 10.831 tonneaux en 1755; 10.357 tonneaux en 1756; 10.045 tonneaux en 1764; 12.928 tonneaux en 1765; 13.932 tonneaux en 1766; 26.218 tonneaux en 1769; 27.632 tonneaux en 1770; 22.677 tonneaux en 1772; 12.295 tonneaux en 1774; 14.221 en 1776; 16.453 en 1777 (C 4387 et C 4388).

Et cependant, à cette époque de déjà grande surproduction viticole, les Bordelais jugeaient ces chiffres insuffisants, et une exportation, pourtant si active, n'arrivait pas à épuiser les stocks, à tel point que les intendants s'efforçaient d'enrayer les plantations nouvelles de vigne et allèrent même jusqu'à envisager l'arrachage des ceps.

Les états que la Chambre de commerce de Guienne envoie au Garde des Sceaux pour le renseigner sur l'approvisionnement des Iles portent que le chargement des navires est constitué presque uniquement par des vivres,

1. *Arch. Hist. Gir.*, t. XXXIV, p. 266.

ce qu'on appelle les « marchandises sèches » n'intervenant que comme complément.

Le 20 mai 1723, elle informe le ministre de la Marine qu'en six mois il est sorti du port vers les colonies françaises d'Amérique « 12.517 barils de farine et 10.025 barils de viande salée » (C 4252, f^o 175 v^o), le tout représentant approximativement 3 millions de livres. En août 1758, elle a l'occasion de souligner qu'elle envoie chaque année « 30 ou 32 mille tonneaux de marchandises, les trois quarts au moins en comestibles » (C 4263, f^o 219).

Les Archives de la Chambre de commerce (C 4386, C 4387, C 4388) nous donnent le détail des sorties pour les Iles françaises par les divers ports de mer de la direction de Bordeaux de 1721 à 1778. L'énumération des marchandises comestibles ainsi envoyées est très longue et surtout très variée : thé, truffes, sel, poivre, pruneaux, olives, « liqueurs à boire », graisse, gruau, fruits secs, fruits à l'eau-de-vie, épicerie fine, cornichons, chocolat « cuisses doye », bière, amandes cassées, anchois, andouilles, artichauts confits, huile, fromage de gruyère et de hollande, jambon, lard, langues de bœuf, langues de porc, légumes, bœuf salé, « cochon salé », beurre, morue verte, morue sèche, harengs, saumon salé, sardines, vinaigre... et l'on en passe.

En 1730, on y voit par exemple que partent pour les Iles 25.195 barils plus 2.256 boisseaux de farine, 2 caisses et 100 livres d'anchois, 14 barils d'artichauts confits, 166.700 l. de bœuf salé, 38.750 l. de fromage, 39.700 l. de jambon, 6 barils et 3 douzaines de langues de bœuf salé, 138.200 l. de lard, 1.000 l. de morue sèche, 6 barils de saumon salé, 6 barriques de sardines (C 4386-7).

En 1747, 1.491.000 l. de farine ; 17.000 l. de morue sèche, 32 barils d'anchois, 110 barils d'artichauts confits, 548.800 l.

de bœuf salé, 122.400 l. de beurre, 70 douzaines de cuisses d'oies, 4.916 l. de fromage de hollande, 28.700 l. de jambon, 965 boisseaux de légumes, 24 barils de saumon salé (C 4387-7).

En 1755, ce sont 17.870.000 l. de farine, 18.400 l. de morue sèche, 5.362 flacons d'anchois, 5.700 l. d'artichauts confits, 6.153.000 l. de bœuf salé, 195.500 l. de beurre, 54.500 l. de fromage de hollande, 118.100 l. de jambon, 114 douzaines de langues salées, 236.200 l. de lard, 706 boisseaux de légumes, que l'on charge pour les Iles (C 4387-15); en 1760, 3.276.000 l. de farine, 58.600 l. de bœuf salé, 103.400 l. de beurre, 230.000 l. de « cochon salé », 9.500 l. de fromage de hollande, 18.000 l. de jambon, 1 3.000 l. de lard, 194 boisseaux de légumes (C 4387-20).

En 1770 s'expédient 2.516.510 l. de farine, 4.110 flacons d'anchois, 19.950 l. d'artichauts confits, 29.075 l. de bœuf salé, 82.095 l. de beurre, 39.655 l. de fromage, 53.600 l. de jambon, 125 l. de langues salées, 27.700 l. de lard, 2.600 l. de légumes, 54.513 l. de porc salé; et, en 1778, dernière année pour laquelle on possède le détail des sorties : 660.460 l. de farine, 8.870 l. de morue sèche, 7.294 flacons d'anchois, 26.765 l. d'artichauts, 751 l. de bœuf fumé et 185.680 l. de bœuf salé, 103.460 l. de beurre, 83.315 l. de fromage de gruyère, 191.285 l. de jambon, 55.130 l. de lard, 41.170 l. de légumes, 105.350 l. de porc salé.

C'est que les colonies attendaient en principe de la métropole tout ce qui était nécessaire à leur consommation.

Une lettre de M. le comte de Nozières et du président Tascher, général et intendant des Iles du Vent, datée de Saint-Pierre, du 6 mai 1775 et lue à la Chambre le 6 juillet 1775 (C 4257, f^o 207 v^o) donne d'intéressants renseigne-

ments sur la consommation des farines françaises aux Iles du Vent. Ils disent que, lorsque l'administration de ces colonies leur fut confiée, la consommation en était annuellement de 16 à 18.000 barils dont 2.000 à peu près étaient transmis à la Guadeloupe, qui recevait, d'autre part, du commerce direct de la France avec elle 8 à 9.000 barils de farine, soit de 10 à 11.000 barils « mais que les résultats de l'année 1775 leur montrent que la consommation de la Guadeloupe en farine française s'est portée à 13.000 barils dont 1.800 à peu près reçus de la Martinique, qu'ainsy la consommation actuelle des Isles du Vent est de 30.000 barils par année à répartir entre elles d'une manière à peu près égale. »

En ce qui concerne la consommation de la morue, M. le président Peynier, intendant de la Guadeloupe, observait, le 8 octobre 1764, que son « département » seul avait besoin de 80.000 quintaux de morue par an. Il notait par ailleurs qu'un approvisionnement de 130.000 quintaux de morue était nécessaire aux Iles du Vent.

D'autres précisions nous sont apportées par un mémoire présenté par divers citoyens du Cap français à Son Altesse Monseigneur le prince de Rohan, « gouverneur général des Isles françoises de l'Amérique sous le Vent » (15 sept. 1766, C 4381-50). Ils établissent eux aussi à 130 mille quintaux par an la consommation en morue des Iles du Vent, « nous croyons ne pas nous tromper en fixant l'approvisionnement de l'Isle Saint-Domingue à pareille quantité qui pourrait au moins s'y consommer dans le même espace de temps », écrivent-ils. « Nous disons qu'il existe au moins dans Saint-Domingue, 180.000 bouches. Nous estimons qu'il y en a 1/10 que les maladies absorbent tour à tour, par conséquent sevrés de manger de la morue, reste 162.000 bouches.

En fixant la consommation de la morue pour chaque bouche à raison de 80 livres pesant par année, qui est environ 1 livre et demie par semaine, nous croyons déterminer la quantité de son importation à la plus juste appréciation, ce qui fait 129.600 quintaux. »

Reste à savoir si les envois de la métropole étaient assez importants pour satisfaire à ces besoins.

Section II. — Nègres.

Un dernier aspect du commerce bordelais, et non le moindre, nous est donné par la traite des nègres que certains négociants préféraient au commerce des objets d'alimentation comme étant plus rémunératrice. Elle consistait à aller sur la côte occidentale d'Afrique échanger des « marchandises de traite », c'est-à-dire principalement des étoffes et des armes, et des « pacotilles¹ », contre des nègres que l'on transportait ensuite aux Antilles pour les y vendre comme esclaves.

Le chiffre des esclaves vivant dans les colonies françaises était évalué à 500.000. La mortalité annuelle était en moyenne de 1/20 (3 février 1787, C 4266). 25.000 noirs y étaient donc engloutis tous les ans. « La mortalité de cette espèce est quelque chose d'affreux », écrivait la Chambre de commerce le 7 octobre 1786, et « il est étonnant que toutes ces races d'hommes aillent s'engloutir sans presque laisser de rejettons. » (C 4266.)

1. V. définition dans Savary des Bruslons, *op. cit.*, t. III, p. 663 : « La pacotille est un certain poids, volume ou quantité de marchandises qu'il était permis aux officiers, matelots et gens de l'équipage d'embarquer pour en faire le commerce pour leur compte. »

Tout en laissant à Nantes la première place pour ce commerce, Bordeaux s'y livra, surtout à partir du milieu du XVIII^e siècle, et la traite négrière s'y développa régulièrement ainsi qu'en font foi les statistiques.

L'arrêt de 1716 déclarant le trafic négrier libre pour les Français à condition d'armer et de désarmer dans le même port privilégié l'avait autorisé, et Bordeaux était au nombre de ces ports, mais les Bordelais, craignant les risques, hésitaient à se lancer dans ce trafic. Ce n'est surtout qu'après 1740 qu'ils se décidèrent à armer des navires négriers, poussés qu'ils étaient par le gouvernement et encouragés par les gros profits de la traite. Ce sont encore ici les étrangers de Bordeaux, tels les Nayrac et les Kater, qui donnèrent le branle et l'exemple.

En 1706, le roi avait offert une permission de traite à Bordeaux qui l'avait refusée. Mais les négociants, avides de gain, ne purent pas rester longtemps insensibles à l'attrait des privilèges et des primes offerts à la traite, dont la nécessité se faisait sentir pour la mise en culture et l'exploitation des Iles. Des avantages fiscaux étaient faits par le gouvernement aux armateurs pour favoriser la traite.

Vers 1740, il n'y a guère que 2 ou 3 navires qui sortent de la capitale de la Guienne pour aller charger des noirs sur la côte africaine. Les navires bordelais équipés pour ce trafic ne furent d'ailleurs jamais en grand nombre; par contre, ces bâtiments étaient de fort tonnage. Sur le témoignage d'un texte de 1768, « les armements qui se font icy pour Guinée ne sont pas nombreux; mais les vaisseaux sont d'une grande capacité, et les 13 vaisseaux qu'on a armés icy depuis le 30 avril pourroient, si la traite étoit favorable, voiturier 5.190 nègres dans nos colonies »,

soit « à peu près le quart de l'importation annuelle des noirs de traite française. » (5 mars 1768, C 4264.)

En 1787, les 17 navires employés à la traite jaugeaient 6.248 tonneaux et transportaient depuis la côte de Guinée 5.264 nègres (C 4264).

Bordeaux est alors le second port négrier français, mais jamais ne s'éleva au rang de Nantes, la grande cité négrière, bien que la Chambre de commerce s'intéressât de plus en plus à ce trafic. Ses registres contiennent de précieux renseignements sur le mécanisme de la traite bordelaise, les marchés d'esclaves, la mortalité pendant le voyage et les bénéfices réalisés par les négociants.

La traite se fait en deux temps : les navires négriers sont expédiés, chargés de marchandises, vers la Guinée où ils échangent tissus, fusils, poudre, eau-de-vie, etc., contre des noirs, et de là, vers les Iles, Saint-Domingue principalement, où ils vendent les nègres et achètent des denrées coloniales avant de revenir à leur point de départ, au terme d'une navigation qui pouvait durer plus de deux ans. Ils descendent d'abord vers l'île de Gorée, la Gambie, le Bénin, le Sénégal surtout qui « abonde en nègres dont l'espèce est incontestablement la plus propre à la culture des terres », comme le note la Chambre de commerce de Guienne en 1762 (C 4383).

La concurrence étrangère faisant hausser les prix ou vidant le marché, les navires bordelais ont, vers la fin du siècle, tendance à élargir leur terrain de chasse et à s'approvisionner de plus en plus loin. En 1778, ils s'étaient « depuis quelques années répandus depuis le Cap Blanc jusqu'aux dernières limites de la traite française dans le Congo ». (C 4265). L'année précédente, le ministère de la Marine avait d'ailleurs recommandé par lettre à la Chambre de

Guienne d'étendre la traite « depuis la rivière de Casamance jusqu'à celle de Sierra Leone ». (Oct. 1777, C 4338.)

Aux escales de traite, sur la côte d'Afrique, l'équipage se procurait des nègres, soit par razzias, soit par achat régulier aux chefs de tribus de leurs prisonniers, de leurs condamnés ou de leurs adversaires. La traite se faisait à la côte troc pour troc, nègre contre marchandises, car jamais cet achat n'est soldé en argent. Il se réglait en « manillettes » ou anneaux de cuivre en forme de carcan ou de bracelet dont les peuples africains se servent pour se parer, verroterie, couteaux, fusils ou étoffes. Quelquefois, c'est « l'ancre » d'eau-de-vie — 24 à 30 pintes — qui tient lieu de monnaie, eau-de-vie de traite contenant un tiers d'eau, ou « la moyenne » qui en contient la moitié. Le tarif en monnaie de compte de ces marchandises était établi pour la valeur des nègres et denrées qu'elles servaient à payer. L'ancre d'eau-de-vie valait ainsi 40 livres; un panier d'anisette 20 livres, une pièce de mouchoirs de Cholet 40 livres; un fusil de traite, 20 livres. Un esclave jeune et robuste se vendait en moyenne 500 livres en marchandises fixées à ce prix, et, parmi ces marchandises, il fallait toujours un fusil. « Il faut nécessairement un fusil dans les pièces qui déterminent l'achat d'un nègre, disait la Chambre de commerce en 1753, et il faut nous mettre au pair avec les Anglais qui nous excluraient de ce commerce. » (C 4263.)

Mais les prétentions des marchands d'esclaves s'élevèrent avec le mouvement des affaires; la concurrence devint plus dure. Ainsi, en 1762, la Chambre de commerce remarque que les fusils anglais font prime sur les fusils de traite française (C 4383), et un député du commerce de Lyon constate, en le regrettant : « Les habitants de cette côte se sont bien subtilisés, ce qui force les armateurs d'y envoyer

des marchandises meilleures et plus fines que par le passé, ce qui rend les entreprises moins fructueuses¹. »

La valeur des chargements faits pour les Iles nous est indiquée par les feuilles de la Chambre de commerce de 1733 à 1777. Le coût, année moyenne, était de 5 à 600.000 livres. Il tomba à 55.525 livres en 1758 pendant la guerre; aucun chargement n'eut lieu avant la paix de 1763. A cette date, 10 navires de Bordeaux emportèrent en Guinée pour 1.160.265 livres de marchandises de troque; 1.408.904 livres en 1772; 1.379.095 livres en 1774; 1.350.007 en 1777.

Les tractations terminées, on embarquait les captifs, on plutôt on les parquait dans l'entrepont du bateau. Les malheureux noirs étaient entassés à tel point qu'ils ne pouvaient se tenir que couchés ou assis tout le temps de la traversée, dont la plus favorable durait au moins deux mois. En principe, on compte un homme par tonneau, souvent davantage, le tonneau équivalent à 1m³ 440. On signale jusqu'à 600 nègres sur un navire de 500 tonneaux (C 4259). M. Gaston Martin (*op. cit., in fine*), nous montre la façon dont les noirs étaient entassés en reproduisant la coupe d'un navire négrier chargé.

Les esclaves ainsi transportés, souffraient cruellement, et grande était la mortalité parmi eux. Le capitaine négrier de la *Vénus*, voilier de 160 tonneaux, du port de Bordeaux, note, dans son rapport à « Messieurs les Directeurs de la Chambre de Guienne », qu'au long d'une traversée de cinq mois, il perdit 180 nègres sur 378, « n'ayant pu faire assez

1. G. Martin, *Nantes au XVIII^e siècle. L'Ere des négriers*, Paris, Alcan, 1931.

de rafraîchissement... par la précipitation de son départ¹ ». (C 4383.)

Les mauvaises conditions de la traversée, l'entassement à bord des navires, le manque de soins, les maladies et les épidémies n'étaient pas seuls à décimer les cargaisons. D'autres éléments de perte intervenaient. D'abord, la tristesse des malheureux déracinés dont certains s'étouffaient « en avalant leur langue » ou se jetaient à la mer².

Puis, « la révolte des noirs » (C 4278, parère du 28 avril 1774), ainsi que nous l'apprennent les « états » justificatifs mentionnant, en regard de certains chiffres : « Tués au cours d'une révolte à bord. »

Ensuite l'intervention de pirates et aventuriers qui souvent s'approprient la cargaison. En 1718, les opérations du

1. Voici quelques indications sur la mortalité au cours de la traite : le premier chiffre indique le produit brut de la traite en têtes d'esclaves, le deuxième le nombre des décès :

208.....	60	C 4273, f ^o 2.
378.....	180	1738, C 4383.
342.....	111	15 déc. 1739, C 4262.
200.....	15	10 déc. 1750, C 4275.
313.....	20	12 avril 1777, C 4265.
300.....	20	décès dans les 15 premiers jours, 24 nov. 1785, C 4280
584.....	79	1786, C 4383.
399.....	29	»
313.....	20	»
246.....	8	»
492.....	8	»
551.....	23	»
462.....	36	»
361.....	2	»
400.....	20	»
354.....	46	»
150.....	50	24 janv. 1788, C 4280.
333.....	231	brûlés dans un incendie, partie des autres avaient été blessés, 18 déc. 1788, C 4280.
291.....	9	30 déc. 1790, C 4286.

2. V. Jacques Savary, *Parfait négociant*, II^e partie, liv. II, chap. X, p. 229, édition in-4^o de 1757, qui préconise ce remède : « il serait bon pour la conservation des nègres d'embarquer quelque personne qui sçut jouer de la musette, de la vielle, violon ou de quelque autre instrument pour les faire danser et tenir gais le long du chemin, car c'est un bon moyen pour les transporter en santé. »

Conquérant, navire bordelais de 300 tonneaux et valant 70.000 livres, furent entravées par les pirates. Une épidémie et une association malheureuse avec des Portugais s'en mêlèrent, et, pour finir, le navire tomba aux mains des pirates.

La traite des noirs était bien la branche du commerce qui nécessitait le plus d'initiative et de courage, car les diverses opérations qu'elle comportait étaient dangereuses, tant à cause de l'insalubrité du climat que de la férocité des populations, des révoltes des noirs à bord que des mauvaises rencontres.

Dans ces conditions, on comprend que la Chambre de commerce de Bordeaux se soit plainte au Contrôleur général, le 30 juillet 1748, que « de tous les commerces maritimes, il n'en est pas de plus hasardeux que celui de la troque des noirs : l'on a vu des négociants perdre plus que leur capital sans autre accident que la mort naturelle, et il n'en est pas qui mérite plus de faveur et de protection. » (C 4263.)

Cependant, malgré les aléas, la traite est largement développée à Bordeaux, à la fin de l'Ancien Régime.

A l'arrivée aux Iles avait lieu une visite sanitaire au résultat de laquelle le navire et son contenu étaient « parfumés », c'est-à-dire désinfectés. (Voir règlements sanitaires à observer par les négriers en Amérique, 13 mai 1718, C 4252.)

Enfin, on procédait à la vente que l'armateur avait intérêt à presser pour diminuer les risques de fuite, de maladie ou de mort. Elle avait lieu le plus souvent avant débarquement pour éviter de nouveaux déchets à la suite des maladies provoquées par la transition du navire à l'air libre. Quelques semaines étaient nécessaires en général pour tout régler.

Jusqu'à la veille de la Révolution et malgré plusieurs interdictions, il était d'usage que le capitaine fit au gouverneur un cadeau en rapport avec le nombre des esclaves qu'il introduisait.

Les modalités de l'achat et de la vente variaient suivant les lieux : à Saint-Domingue, les habitants achetaient directement leurs esclaves aux négriers, surtout dans les ports du Cap et de Port-au-Prince.

À la Martinique, au contraire, des courtiers intervenaient. Ils commençaient par choisir les plus beaux noirs, dits « pièces d'Inde » et n'acceptaient qu'au rabais le restant du lot. (C 4382.)

Les prix variaient avec l'origine, l'âge, le sexe, la santé et les aptitudes. Des négresses blanchisseuses, cuisinières et couturières atteignent ainsi en 1786 et 1788, de 445 livres à 1.490 livres. (C 4396.)

Les circonstances, d'autre part, avaient leur influence sur les cours. Le développement économique des colonies, leur besoin de main-d'œuvre, provoquaient une hausse des prix, de même que les guerres, ralentissant le mouvement des échanges, se traduisaient par une baisse sur le marché.

En faisant la moyenne, on peut dire qu'un esclave mâle, adulte et valide se vendait, vers 1720, 900 livres à Saint-Domingue et 700 à la Martinique (V. lettre de M. de Feuquières, de St-Pierre de la Martinique, du 30 nov. 1720, C 4302); vers 1740-1750, 1.000 à 1.200 livres; vers 1760-1780, 1.500 à 2.000 livres. Il est à noter que ces chiffres sont évalués en « argent des îles » qui valait un tiers en moins que la monnaie de France. Le plus souvent, d'ailleurs, les esclaves n'étaient pas payés en espèces, mais en denrées coloniales au cours du jour : sucre — de beaucoup la prin-

cipale denrée —, café, cacao, indigo, coton. Le trafic laissait donc aux Iles extrêmement peu de numéraire et cette pénurie de numéraire a été incontestablement un des caractères importants du trafic colonial : elle fut telle qu'à certains moments il n'y eut d'autre ressource, pour arriver à payer les achats intérieurs des Iles, que de fabriquer de la fausse monnaie¹.

En définitive, on a, en 1762, fixé le prix moyen d'un esclave à 1.000 livres argent de France.

Quoiqu'en ait dit la Chambre de commerce, de tels prix laissaient aux négriers une bonne marge de bénéfice, compte tenu des frais et des risques de l'entreprise. Tout le monde est d'accord sur ce point, d'ailleurs, mais on ne peut s'entendre lorsqu'il s'agit de chiffrer le profit. D'un côté Daubigny² parle d'un bénéfice de 600 %. D'un autre, Camille Jullian³ le fixe à 100 %; mais ce n'est sûrement là qu'un minimum.

Toujours est-il que de nombreux armateurs bordelais s'enrichirent très vite grâce à la traite : tel le Hollandais de Kater, naturalisé, devenu bourgeois de Bordeaux, l'un des promoteurs de ce trafic, qui, anobli, voulut rappeler dans son blason l'origine de sa fortune. Ses armes étaient « de gueules et d'un chef d'argent chargé de trois têtes de nègres de sable bandées d'argent et posées de front⁴. »

1. V. Gaston Martin, « La doctrine coloniale de la France en 1789 », *Cahiers de la Révolution française*, 3^e cahier.

2. Choiseul et la France d'Outre-mer, Paris, Hachette, 1892, p. 220.

3. *Op. cit.*, p. 531.

4. Camille Jullian, *op. cit.*

DEUXIÈME PARTIE

**Régime commercial des relations
entre Bordeaux et les Antilles**

CHAPITRE PREMIER

APERÇU SUR LA POLITIQUE ET LES DOCTRINES COLONIALES DU XVIII^e SIÈCLE¹

Mercantilisme et pacte colonial étaient les deux traits essentiels de la politique économique des divers Etats de l'Europe depuis le xvi^e siècle ; ce triomphe de « l'économie nationale » s'explique surtout par la vie économique du temps et les pratiques gouvernementales alors en honneur. Chaque Etat voulait se réserver le monopole du commerce dans ses colonies, en écarter les étrangers. D'un autre côté, il semblait que seules de grosses compagnies privilégiées seraient aptes à assurer ce commerce.

Une phrase de l'*Encyclopédie* résume la politique coloniale de l'Ancien Régime, politique dite d'assujettissement, conçue dans le seul intérêt particulier de la métropole : « Les colonies sont faites par la métropole et pour la métropole. » Les besoins et les aspirations des colonies elles-mêmes n'entrent pas en ligne de compte. « Ce serait se tromper que de considérer nos colonies comme des provinces de France, séparées seulement par la mer du sol national », est-il dit dans une instruction curieuse adressée par le roi

1. Le système colonial français au xviii^e siècle a été récemment étudié par un Américain, M. C. Luding Lokke, *France and the colonial question*, New-York, 1932, qui met en lumière, comme les deux bases du régime, le pacte colonial et l'esclavage. (Voir compte rendu de M. Lefebvre, *Annales hist. de la Révolution française*, 1933, p. 259.)

au gouverneur et à l'intendant de la Martinique, le 25 janvier 1765; « elles diffèrent autant des provinces du royaume que le moyen diffère de la fin ». L'Etat qui colonise travaille pour lui-même et pour lui seul. La colonisation est une affaire qu'on entreprend parce qu'on la juge avantageuse et qu'on abandonnera si elle devient mauvaise.

En ce qui concerne le régime commercial, cette doctrine de l'assujettissement a eu pour conséquence de mettre des entraves au commerce extérieur des colonies. Certaines personnes en furent toujours exclues, d'où le nom d' « Exclusif » souvent donné à ce système qui apparut dès le fondement de nos premières colonies et qui, développé par Colbert, subsista encore pendant tout le cours du XVIII^e siècle malgré de notables atténuations. Combinaison de restrictions imposées et de faveurs accordées aux colonies, on lui a donné le nom, plus célèbre, de « Pacte colonial », comme s'il y avait eu une sorte de contrat passé entre la métropole et les colonies, comportant pour chaque partie des avantages équivalents à ses sacrifices. Mais en réalité ce système était tout dans l'intérêt de la métropole, et les colonies en souffraient beaucoup plus qu'elles n'en profitaient. C'était un contrat léonin, destiné à assurer à la métropole des avantages bien connus : trafic colonial réservé au pavillon national dans l'intérêt de la marine marchande; défense faite aux colons de vendre leurs produits à l'étranger, dans l'intérêt des consommateurs de la métropole; défense également d'acheter à l'étranger, dans l'intérêt des producteurs nationaux; interdiction enfin de raffiner leur sucre ou, d'une façon générale, de manufacturer leurs produits, dans l'intérêt des raffineries et des manufactures de la métropole.

En conséquence, seuls les produits français avaient

accès sur le marché colonial d'où étaient exclus les produits étrangers ; les produits coloniaux devaient alimenter avant tout la consommation française, et les transports maritimes entre la métropole et les colonies ne pouvaient s'effectuer que sous pavillon français.

Ce n'était là, d'ailleurs, que l'application du mercantilisme — qui cherche à obtenir l'établissement d'une balance favorable par le développement du commerce et de l'industrie —, aux relations avec les colonies.

La France, en cela, n'agissait pas autrement que les autres pays, car c'était un axiome partout reçu que chaque métropole devait se réserver le bénéfice du marché de ses colonies, cet avantage étant l'un des buts principaux de la colonisation. Les règles suivies par les autres nations en cette matière étaient même souvent plus rigoureuses que chez nous, et c'est en Angleterre que ce système a reçu son plus grand développement¹. Dans ce dernier pays, cette législation commerciale avait été inaugurée par l'Acte de navigation de 1651, que suivirent diverses mesures de plus en plus intransigeantes, destinées à resserrer plus étroitement le monopole : « trade acts » de 1660, 1681, 1706, 1722, 1733, 1764 et 1766, dernière date à laquelle Grenville, le ministre anglais, ne se contentant pas d'accroître l'énumération des articles qui ne pouvaient être exportés qu'en Angleterre, décida que toute marchandise provenant des colonies ne pourrait être transportée qu'à la métropole. Ce régime commercial est d'ailleurs peut-être la cause la plus profonde de la révolution américaine.

Quant à l'Espagne, elle s'efforçait, elle aussi, de se réserver le trafic avec ses colonies. Elle poussa à l'extrême, pour

1. V. H. Sée, *Les origines du capitalisme moderne*, Colin, 1926.

ne pas dire à l'absurde, le système mercantile et le principe du monopole métropolitain. Un seul port espagnol, Cadix, avait l'exclusivité de ce commerce, mais le régime excessif auquel elle soumit ce négoce n'eut pour résultat que d'encourager la fraude et la contrebande.

Pour en revenir à la France, qui seule nous occupe ici, le commerce extérieur des colonies n'y fut donc jamais libre en principe, sous l'Ancien Régime. Les étrangers en furent toujours exclus. Pour fonder des colonies, au xvii^e siècle, le procédé employé avait consisté à créer, en vertu d'une charte octroyée par le roi, des compagnies de colonisation jouissant de certains privilèges moyennant certaines obligations. Le principal de ces avantages était — outre la propriété des territoires à coloniser — le monopole du commerce avec la colonie, auquel on ajoutait généralement l'exemption de tous les droits de douane pour les marchandises importées de la colonie en France ou exportées du royaume pour la colonie. Les colons ne devaient vendre leurs produits qu'à la compagnie et ne devaient acheter que les marchandises d'Europe que celle-ci avait apportées sur ses navires. Le commerce colonial était donc interdit, non seulement aux étrangers, mais encore aux Français qui ne faisaient pas partie de la compagnie. Lorsque les compagnies disparurent et que commença la colonisation officielle, c'est-à-dire entreprise directement par l'Etat sous sa responsabilité, le commerce colonial devint accessible à tous les Français, mais resta interdit aux étrangers.

Au xviii^e siècle, on assiste à un groupement des compagnies de colonisation¹. Par un édit de mai 1719, la com-

1. V. Chailley-Bert, *Les compagnies de colonisation sous l'Ancien régime*, p. 21-27, et Mlle Hubert, *Structure et condition juridique des compagnies de navigation de l'Ancien régime*, thèse, Bordeaux, 1929, p. 51.

pagnie des Indes orientales fut réunie à celle d'Occident que le financier Law avait fondée en août 1717 et qui devenait Compagnie royale des Indes. Cette entreprise s'annexait en outre les diverses compagnies existantes : Sénégal, Afrique, Crimée, Saint-Domingue, Chine. La compagnie de Saint-Domingue, qui nous intéresse plus particulièrement, avait été fondée par lettres patentes de 1698 dont les 37 articles énuméraient les conditions de la concession. Il était accordé à la compagnie de faire des établissements « dans les isles, pays et terres des côtes occidentales de l'Amérique non occupées par les puissances de l'Europe » (art. 1). Mais en 1720, les intéressés de la compagnie eux-mêmes comprirent qu'il était souhaitable que le liberté du commerce fût rétablie à Saint-Domingue pour le bien général de l'île. A cette date, le 6 septembre, le roi révoqua la compagnie, en conséquence de quoi tous les Français pourraient trafiquer privativement. La Compagnie royale des Indes hérita, l'année suivante, de tous ses droits en Amérique et en France, mais, à la suite de différends, le roi, en 1724, révoqua les privilèges accordés trois ans plus tôt : c'est ainsi que cette portion du commerce redevint libre et le resta.

Cette exception mise à part, la Compagnie royale des Indes était chargée de tout le commerce colonial de la France. Toutefois elle dut, en 1732 et 1736, abandonner le monopole du commerce du café aux Antilles. Elle renonça même, en 1767, à l'exclusif de la traite qui avait provoqué une violente opposition des colons des Iles. C'est sur ce pied qu'elle se maintint jusqu'à ce qu'un arrêt du 13 août 1769 suspende l'exercice de son privilège. Un arrêt du 6 septembre permit alors à tous les Français de faire le commerce des Indes.

On concéda, en 1777, le privilège de la traite à une com-

pagnie de la Guyane. Mais, en 1785, à l'expiration des quinze années marquées pour la suspension de la Compagnie des Indes, Calonne céda aux requêtes des anciens actionnaires et le roi, à son instigation, établit, par arrêt du Conseil du 14 avril 1785, sous le même nom de Compagnie des Indes, une compagnie nouvelle ayant seulement les privilèges de l'ancienne pour une durée moins étendue. Mais la suppression de son monopole fut votée le 3 avril 1790 par les Etats généraux.

Quoi qu'il en soit, l'existence ou l'absence de ces compagnies privilégiées n'avait d'importance que pour les nationaux dont elles restreignaient plus ou moins la liberté de commercer avec les colonies : les étrangers étaient exclus de ce trafic d'une façon comme de l'autre.

Affirmé par la tradition gouvernementale et par l'avidité des intéressés, le pacte colonial était un véritable dogme qui semblait s'imposer avec la force de l'évidence à certains penseurs, comme Montesquieu¹.

Au XVIII^e siècle, le gouvernement fut strictement prohibitionniste jusqu'à la fin de la guerre de Sept Ans, date à laquelle il évolua.

La royauté avait commencé, de bonne heure, à légiférer sur le commerce des Antilles. Une ordonnance du 16 juin 1670 interdit aux navires étrangers d'aborder dans les Iles sous peine de confiscation. La même ordonnance menaça d'une amende élevée, aggravée en cas de récidive, les colons qui achèteraient des marchandises amenées par lesdits vaisseaux. Louis XIV, à qui ces peines parurent encore trop légères, les aggrava. Les mesures postérieures

1. V. *Esprit des Lois*, XXI, 31 et l'article « Colonie » dans l'*Encyclopédie*, par Veron de Forbonnais.

eurent pour but d'empêcher les navires français de se livrer au commerce avec l'étranger.

Le règlement général du 20 août 1698 fut dressé à l'occasion du commerce prohibé qui s'était introduit dans nos colonies pendant la guerre terminée par le traité de Ryswick. Toutes les nations voisines suivirent d'ailleurs cet exemple. Au début du XVIII^e siècle, l'arrêt du conseil du 24 juillet 1708 obligea les capitaines de navires français à ramener en France toutes les marchandises chargées par eux aux colonies. Le règlement du 12 janvier 1717 défendit, dans l'article 16 du titre 4, « à tous marchands, maîtres, capitaines et autres gens de mer naviguant dans les mers de l'Amérique, d'y faire aucun commerce avec les étrangers, et d'aborder dans ce dessein aux côtes et isles de leurs établissements, sous peine de confiscation des navires et chargements, des galères en cas de récidive contre les maîtres et les matelots. »

Les lettres patentes du mois d'avril 1717, article 26, s'expriment à cet égard dans les termes les plus forts : « Défendons très expressément aux habitants des Isles et colonies, et aux négociants du Royaume, de transporter desdites isles et colonies dans les pays étrangers ou dans les isles étrangères voisines desdites colonies, aucunes marchandises du cru des isles françoises, à peine de confiscation des vaisseaux et marchandises, et de mille livres d'amende, qui sera prononcée par les officiers de l'Amirauté, et contre les capitaines et maîtres des bâtiments d'en répondre en leurs propres et privés noms, de prison pendant un an et d'être déclarés incapables de commander ny de servir en qualité d'officiers sur aucun bâtiment. »

La déclaration du 14 mai 1722 a ordonné l'exécution de cet article des lettres patentes, et il est à remarquer de plus

que l'article 5 du règlement de 1698, et l'article 11 du titre 1^{er} des lettres patentes de 1717 défendaient aux étrangers, non seulement d'aborder avec leurs vaisseaux dans les ports des colonies, mais même de naviguer « à une lieue autour d'icelles », à peine de confiscation des vaisseaux et chargements, et de 1.000 livres d'amende.

Ces différentes règles ont été codifiées, en les précisant, dans l'édit de Fontainebleau, en octobre 1727, qui aggrave les pénalités prévues antérieurement. Mais si excessives étaient ces peines que l'on hésitait devant leur application, et la contrebande intervenait pour remédier au préjudice causé aux colonies par cette réglementation. Le commerce interlope se faisait surtout au nord de Saint-Domingue, à la limite des parties française et espagnole de l'île.

D'autre part, la métropole décidait que seuls certains de ses nationaux auraient l'autorisation de se livrer au commerce colonial. La déclaration du roi, en date de 1716, donnait seulement aux négociants de Bordeaux, Rouen, Nantes et La Rochelle l'autorisation de faire librement la traite des nègres, à la charge d'une redevance de 20 livres par tête de nègre introduit aux colonies, autorisation qui fut d'ailleurs bientôt restreinte puisque les arrêts du conseil du 10 janvier 1719 et du 27 septembre 1720 accordèrent à la Compagnie des Indes le privilège exclusif du commerce des noirs depuis le Sénégal jusqu'au Cap de Bonne-Espérance; mais la compagnie accordait aux armateurs des permissions pour la traite moyennant le paiement d'un droit de 10 livres par tête de tous ceux que leurs navires apporteraient vivants aux Iles françaises.

Quant aux lettres patentes d'avril 1717, elles déterminèrent treize ports autorisés à faire les armements de vaisseaux pour les îles et colonies françaises. C'étaient : Bor-

deaux, Calais, Dieppe, le Havre, Rouen, Honfleur, Saint-Malo, Morlaix, Brest, Nantes, La Rochelle, Bayonne et Sète.

Ces règles rigoureuses furent tempérées cependant par la suite, car le ^{xviii}e siècle a vu l'affaiblissement du Pacte colonial. L'expansion économique ne s'accommodait plus des restrictions de l'ancienne politique mercantiliste, et, à la fin de l'Ancien Régime, se posait la question très grave de savoir si l'on maintiendrait ou non la législation restrictive en vertu de laquelle, en France comme à l'étranger, la métropole se réservait le monopole du commerce colonial¹.

De nouvelles tendances apparaissent dès la fin du règne de Louis XIV; les commerçants restent fidèles au principe du Pacte colonial mais s'avèrent hostiles aux compagnies privilégiées. Les théoriciens, ceux que l'on appelle les néo-mercantilistes, commencent à incliner vers la liberté commerciale. Ces tendances s'accroissent au long du ^{xviii}e siècle sous l'influence de théoriciens comme les physiocrates, d'une part, et d'administrateurs, plus préoccupés de pratique que de théorie, comme Vincent de Gournay. Cet intendant du commerce était, en effet, l'un des défenseurs les plus convaincus des nouvelles idées, car la pratique lui avait enseigné la formule « laissez faire, laissez passer » comme la loi désirable d'une nouvelle politique commerciale.

Les économistes sont de plus en plus hostiles aux compagnies privilégiées et au monopole du commerce métropolitain dans les colonies, et, vers la fin de l'Ancien Régime, sous l'influence notamment de la Révolution américaine, apparaît l'idée que toutes les colonies sont destinées à se

1. V. H. Sée, *La France économique et sociale au XVIII^e siècle*.

détacher de la mère patrie, pour le plus grand bénéfice, non seulement des colonies, mais de la métropole elle-même¹.

Quesnay et ses disciples, surtout, osent s'élever contre l'opinion courante. Le fondateur de l'école physiocratique prend nettement parti contre le pacte colonial et met en lumière les défauts de la politique mercantile².

En 1776, à la veille de la guerre de l'Indépendance américaine, Adam Smith exprime des idées similaires dans son œuvre *La Richesse des Nations*.

Les événements d'Amérique, l'ouverture du premier congrès de Philadelphie (5 septembre 1774), la déclaration des droits du 12 juin 1775 adoptée par le congrès du 4 juillet 1776, ont leur contre-coup immédiat dans les colonies antillaises et en Europe. Ils ne font qu'accentuer l'hostilité contre le pacte colonial et même amener plusieurs bons esprits, dont Turgot, l'abbé Raynal et Arthur Young à songer que les colonies sont plus nuisibles qu'utiles.

Turgot, très versé dans les questions économiques, est l'apôtre de la pleine liberté dans tous les domaines, commercial et industriel. Hostile aux compagnies privilégiées, il soutient, dans une lettre à Dupont de Nemours en date du 7 novembre 1769 et relative à la suppression de la Compagnie des Indes que « s'il est vrai que la France ne puisse faire ce commerce (des Indes) sans compagnie, c'est une preuve démonstrative que ce commerce n'est pas avantageux à la France ». Opposé à tout monopole commercial, il croit utile de permettre aux étrangers l'accès des colonies et, alors qu'un certain nombre de ports seulement

1. V. H. Sée, « Les économistes et la question coloniale au XVIII^e siècle », dans *Revue de l'histoire des colonies françaises*, t. XXII, 1929.

2. V. dans les *Œuvres de Quesnay*, édition Gucken, p. 425-436, les « Remarques sur l'opinion de l'auteur de l'*Esprit des lois* concernant les colonies ».

avaient le droit de faire le commerce direct avec les colonies, étant intendant à Limoges, il écrit au Contrôleur général, le 7 juillet 1772, pour appuyer un mémoire de la municipalité de Rochefort qui réclamait la liberté de commercer directement avec les colonies.

Arthur Young, encore plus catégorique, ne se contente pas de dire qu'« il serait bien que tous les pays ouvrissent leurs colonies à toute la terre sur des principes de liberté et de libéralité », il affirme même qu'il serait « encore mieux, de faire un pas de plus et de ne plus avoir de colonies¹ », et accumule les arguments pour essayer de prouver que la possession des « îles à sucre » est funeste à la France.

Cette évolution des doctrines économiques traduit, dans l'ordre des idées, l'affaiblissement progressif du Pacte colonial qui se produit en fait au cours du XVIII^e siècle, aboutissant à l'émancipation de l'Amérique anglaise d'abord, et plus tard, à celle de l'Amérique espagnole. Les colonies françaises, de leur côté, essaient de secouer, dans une certaine mesure, le joug du monopole commercial de la métropole qui met des entraves à leur développement.

Sous la pression des profondes transformations économiques qui se produisent dans la seconde moitié du XVIII^e siècle et sous l'influence des idées nouvelles qui se font jour et s'affirment peu à peu, le gouvernement fut amené à se départir de sa rigueur primitive touchant les règles coloniales admises jusqu'alors.

Dès 1753, Machault avait songé à autoriser officiellement le commerce des colonies avec les neutres pendant la durée de la guerre. Les Chambres de commerce eurent beau protester, l'autorisation officielle fut accordée : le 16 juin 1756, il fut décidé que les Chambres de commerce auraient à leur

1. Arthur Young, *op. cit.*, plus spécialement au chapitre « Commerce ».

disposition des passeports à délivrer, dans le cas d'urgente nécessité, aux neutres qui désireraient se livrer au commerce colonial. Une lettre de Berryer, ministre de la Marine, compléta, en mars 1759, la mesure prise par Machault : il annonça que les navires pris aux neutres leur seraient restitués et recommanda aux administrateurs des colonies de favoriser le commerce des denrées étrangères.

La paix était à peine signée que les colonies demandaient à la métropole le maintien de la liberté du commerce.

Comme les Antilles françaises ne pouvaient se passer du bois, des farines, du poisson des colonies anglaises de l'Amérique, surtout après la perte du Canada et de la Louisiane, et comme, en retour, les colonies anglaises avaient besoin des sucres et des mélasses de nos îles, il se faisait une active contrebande, impossible à réprimer. Aussi, à la suite du traité de Paris, des mesures durent être prises dans l'objet de donner aux Antilles françaises la possibilité de continuer à commercer avec la Louisiane et le Canada. En présence des réclamations des colons qui répudiaient l'ancien pacte colonial, le gouvernement se voit obligé de céder peu à peu et Choiseul doit donner aux Anglais l'autorisation d'importer de la morue dans les Antilles françaises, sous charge de payer un droit de 8 livres par quintal.

Mais Choiseul ne décréta pas, tout d'abord la suppression du régime prohibitif. Il le rétablit même, à Saint-Domingue, à partir du 1^{er} juin 1763, à la Guadeloupe en 1765. Ce retour en arrière s'explique à la lecture des instructions, rédigées par les bureaux, qui furent transmises aux administrateurs de nos îles en 1765, précédées de considérations théoriques et générales directement influencées par l'*Esprit des Lois*, et où il est rappelé que « les colonies n'ont été instituées

que pour opérer la consommation et le débouché des produits de la métropole » et « qu'elles doivent être tenues dans le plus grand état de richesse possible et sous la loi de la plus austère prohibition en faveur de la métropole. » Ces instructions observent cependant « qu'il peut y avoir des circonstances où la richesse et la prohibition dans les colonies seraient dans un état d'incompatibilité, et alors, la loi de la prohibition, tout essentielle qu'elle est, doit néanmoins céder ».

On attribue généralement à Montesquieu la responsabilité de ces idées, mais tout le tort revient aux bureaux et au gouvernement qui, de l'exposition des systèmes adoptés dans le passé, faite par l'auteur de l'*Esprit des Lois*, ont déduit des règles de conduite pour l'avenir.

Pendant deux ans, dans les conseils du roi, on hésita entre Quesnay et Montesquieu qui finit par l'emporter. Le gouvernement revint donc en 1765 au régime des prohibitions dont il s'était départi en 1763.

En 1767, quand fut décidée la liquidation de la Compagnie des Indes, la liberté prévalut de nouveau. L'arrêt du conseil du 17 juillet 1767 ouvre alors deux ports aux navires étrangers qui purent ainsi importer dans nos Antilles certaines denrées y faisant défaut, notamment bois, bestiaux, cuirs et salaisons, animaux domestiques, etc. Les navires étrangers paient un droit de 1 % et ils ne peuvent en retour exporter que sirops et tafias. Les navires français sont exemptés de tous droits et embarquent librement à destination de la France tous les produits des Iles. Ces ports francs étaient celui de Carénage à Ste-Lucie pour les Iles du Vent, et celui du môle Saint-Nicolas pour Saint-Domingue. L'arrêt ne prononçait que la confiscation et l'amende contre les introducteurs d'autres marchandises

que celles qu'il permettait et qui étaient spécialement désignées.

Ce n'était pas uniquement pour obéir à la doctrine, d'ailleurs, que le ministre de la Marine avait créé ces deux ports francs : la raison en était surtout que l'Angleterre venait de prendre l'initiative d'une pareille mesure pour la Dominique et la Jamaïque et menaçait ainsi d'accaparer le commerce des Antilles. De plus, si ces étrangers pouvaient apporter dans nos ports francs les marchandises dont l'importation était autorisée, le transport dans nos Antilles en était exclusivement réservé aux caboteurs français.

A la faveur de ces mesures, les colons multipliaient les transactions clandestines. Le commerce interlope s'étendait à toutes les denrées. Le besoin de la liberté commerciale débordait les ordonnances ministérielles qui tentaient de la restreindre.

Choiseul avait augmenté le nombre des ports réservés au commerce colonial. Libourne, Cherbourg, Caen en 1756, Toulon en 1758, avaient reçu la franchise. Fécamp, Granville et les Sables-d'Olonne l'obtinrent en 1763 et 1764. La sévérité se ralentit à l'égard du commerce interlope. Une ordonnance du 22 mai 1768 vint modifier la législation si sévère de 1727 qui condamnait aux galères les capitaines pris en fraude. La peine fut adoucie et l'amende diminuée des deux tiers.

D'autre part, on le sait, la traite des nègres était devenue libre en 1767, le trésor percevant seulement un droit de 10 livres par tête de nègre importé. Le monopole de la Compagnie des Indes avait été suspendu et le libre commerce ouvert à tous les citoyens.

Ces réformes ménageaient la transition entre le régime exclusif et celui du libre-échange de la métropole et des colonies.

Choiseul avait songé à proclamer la liberté complète du commerce entre tous les ports de France et les colonies quand survint sa disgrâce. Mais cette idée progressait elle-même en dépit des théories bureaucratiques et des instructions de 1765. Les étrangers étaient bien toujours exclus, mais, malgré les réclamations de la métropole, la création des ports francs, le libre commerce des Indes avaient été une atteinte aux doctrines séculaires.

Choiseul avait brisé le premier les liens du Pacte colonial. L'idée allait faire son chemin.

L'arrêt du Conseil du 30 août 1784, qui marque le dernier état de l'ancien droit en cette matière, remplaça, avec ses 19 articles, celui de juillet 1767 et dérogea bien davantage aux lois prohibitives. Il adoucissait encore le régime qu'on a appelé « l'Exclusif mitigé », instauré en 1767, en ouvrant au commerce étranger de nouveaux ports : ceux de Saint-Pierre pour la Martinique, de la Pointe-à-Pitre pour la Guadeloupe, de Scarborough pour Tabago, du Cap Français, de Port-au-Prince et des Cayes pour Saint-Domingue. Il élargissait en même temps la nomenclature des marchandises que les navires étrangers étaient autorisés à importer : il ajoutait les salaisons, la morue, le riz, les légumes aux bois, bestiaux et cuirs. Il convient de noter que, dans l'arrêt, il est question seulement de « tempérer la rigueur primitive des lettres patentes du mois d'octobre 1727 », adoucies déjà, et que l'article 19 et dernier édictait : « Seront au surplus exécutées les dispositions des lettres-patentes du mois d'octobre 1727 et des ordonnances et règlements subséquents, concernant le commerce étranger dans les îles des colonies françaises, en ce qui n'y est pas dérogé par le présent arrêt. »

Ce n'en était pas moins là une grave innovation, conforme

aux tendances libérales de la politique commerciale qui tendait à s'implanter.

La question du Pacte colonial est encore aggravée, au moment où s'ouvre la Révolution, par la campagne qu'engagent en faveur de l'émancipation des esclaves noirs, les philanthropes qualifiés « Amis des Noirs ».

CHAPITRE II

RÉGIME JURIDIQUE

Le régime juridique des relations commerciales entre Bordeaux et les colonies était donc un régime de monopole, de faveur et de contrôle, et ce monopole était d'autant plus strict que, seuls, certains ports déterminés avaient l'autorisation de s'adonner au trafic colonial et à la traite des nègres.

Deux textes, sur lesquels vinrent s'en greffer de multiples, en constituent l'armature : l'édit de janvier 1716 et les lettres patentes d'avril 1717 qui autorisent pour Bordeaux — ainsi que pour certaines autres villes maritimes — la traite et le commerce général avec les Iles, et règlent la situation au point de vue fiscal.

Après avoir étudié les grands traits de la réglementation fiscale du commerce avec les Iles, on passera en revue, dans les paragraphes suivants, le système des convois organisé pour protéger les navires marchands contre les corsaires et faciliter ainsi, en temps de guerre principalement, le ravitaillement des terres d'Amérique, puis les règles qui gouvernent la transformation des matières premières coloniales, pour terminer enfin par quelques renseignements sur l'institution des « engagés ».

Section I. — Statut fiscal.

Du moment qu'elle réservait l'exclusivité du commerce colonial à un petit nombre de ses nationaux, la métropole avait le devoir, par contre, d'assurer le ravitaillement régulier et suffisant de ses colonies, en échange des denrées qui en provenaient.

C'est pourquoi, tout d'abord, certains avantages fiscaux, tels que exemptions de droits pour les marchandises de traite et pour certaines marchandises destinées aux colonies, régime de faveur au retour et large faculté d'entrepôt pour les marchandises destinées à être réexportées, puis des primes à l'importation dans les Iles avaient pour mission d'engager les armateurs et les négociants dans la voie du trafic colonial.

En premier lieu, les « marchandises de traite », destinées à l'achat des esclaves, jouissaient de la franchise, et le fret de retour des bateaux négriers bénéficiait d'une remise de 50 % sur les droits d'entrée. Le fermier du « Domaine d'Occident » accordait cette exemption du demi-droit au seul vu d'un certificat dressé par un intendant des Antilles, mais les nombreux abus constatés et le nombre des marchandises qui entraient dans le port en jouissant de ce privilège sans provenir réellement de l'échange des nègres, incitèrent, à partir de 1734, à renforcer le contrôle en vérifiant les factures de vente des nègres et d'achat des marchandises. En 1742, on instaura un système de vérification portant essentiellement sur la présentation de bordereaux détaillés¹. Les armateurs bordelais, après quelques pro-

1. Sur ces trois systèmes de contrôle, voir G. Martin, *op. cit.*, p. 143 et suiv., 320 et suiv.

testations, s'y soumirent et adoptèrent, le 14 décembre 1743, les formules imprimées nécessaires pour les certificats de retour des denrées coloniales provenant du trafic des nègres. (C 4254.)

Par ailleurs, en 1765, ils bénéficièrent, entre autres, d'une gratification de 25 s. par quintal de morue de pêche française importée aux colonies.

A la suite de la révocation — le 31 juillet 1767 — du privilège de la traite des nègres dont jouissait la Compagnie des Indes, et de la proclamation de la liberté pour tous de s'y employer, le roi, par l'arrêt du Conseil du 21 mars 1768, accorda aux négociants bordelais, à titre de faveur, l'exemption du droit de 10 livres par tête de nègre, payé primitivement à la Compagnie, et qui aurait dû lui revenir désormais.

Un système de primes, accordées sous certaines conditions aux armateurs pour chaque nègre introduit aux colonies s'ajouta, à dater de 1776, à ces avantages déjà existants. Ce n'était là d'ailleurs que la consécration d'une pratique ancienne qu'une supplique de la Chambre de commerce de Guienne au ministre de la Marine, le 5 mars 1765, nous fait connaître en sollicitant son appui pour faire obtenir aux négociants bordelais « la gratification de 10 livres par teste de noir. »

En 1785, et à partir de cette date, des primes élevées pour l'importation des nègres de traite française furent accordées : entre 40 et 100 livres par tonneau de contenance des vaisseaux employés à la traite. Cette prime variait avec les destinations. Basée sur le tonnage des navires et non sur la quantité réelle de nègres importés, elle donna lieu à des abus, et, en 1787, le ministre des Affaires étrangères faisait remarquer qu'au cours de

l'année 1786, 85 navires jaugeant 38.500 tonneaux n'avaient introduit aux Iles que 25.732 noirs, au lieu de 45.000 environ, puisque, en principe, on comptait 600 nègres par 500 tonneaux (C 4259). En conséquence on lui substitua la prime par tête, à laquelle on revint : jusqu'à 100 et 200 livres pour certaines directions, en raison de circonstances particulières. Il en fut ainsi pour les importations d'esclaves dans la partie sud de Saint-Domingue, à cause de « la longueur et la dureté des paiements » (C 4265), qui écartaient les armateurs de ces régions, car, remarque la Chambre de commerce de Bordeaux, « peu d'armateurs sont en état d'attendre un aussi long terme (1 an et même 2) sans revoir leurs capitaux ».

A ces privilèges, il faut en ajouter un autre résultant de la manière d'après laquelle étaient perçus les droits qui frappaient les marchandises en provenance des Iles. A l'origine, on l'a vu, les compagnies privilégiées créées pour fonder des colonies avaient, entre autres avantages, le monopole du commerce colonial. Mais la Compagnie des Indes occidentales avait commencé de bonne heure à vendre à nos nationaux des permissions de commercer avec les Iles moyennant le paiement d'un droit de 6 livres par tonneau à l'entrée, supprimé le 9 décembre 1669, et d'un droit de 5 % à la sortie, réduit à 3 % le 16 juin 1671, puis relevé à 3,5 % en 1727. Là est l'origine des « droits du domaine d'Occident » dont les anciens textes parlent souvent et qui furent levés au profit de la royauté à partir de la disparition de la compagnie, le 31 décembre 1674.

Ces droits, frappant les marchandises en provenance des Iles, au lieu d'être proportionnels à la valeur réelle des marchandises, reposaient sur des bases fictives. Ce qu'on appelait les « droits du domaine d'Occident », de 3,5 % *ad*

valorem, étaient perçus d'après une valeur théorique des marchandises, cafés, cotons, indigos, etc., fixée tous les trois mois par les députés des chambres de commerce et les fermiers généraux (voir séance de la Chambre de commerce de Guienne du 23 février 1769, C 4257). Cette valeur théorique, proposée dans des états envoyés aux députés du commerce, était bien inférieure à la valeur réelle en France. Aussi, vers 1771, n'avait-on plus grande confiance dans les états envoyés de Bordeaux, parce qu'ils ne suivaient ni de près, ni de loin, la hausse des prix et le cours des denrées. On a toujours fait, d'ailleurs, à la Chambre de commerce de Guienne le reproche de porter sa fixation au-dessous de celle des autres (C 4266) et, dès 1763, on l'engageait à produire une évaluation des marchandises d'Amérique plus proche de la vérité (C 4326). Le 24 mars 1767, le député de la Chambre à Paris avertissait les négociants bordelais que les prix courants imprimés à Bordeaux pour indiquer la valeur réelle des marchandises dans ce port les trahissaient en faisant ressortir la forte différence avec les valeurs de taxation, et que les fermiers généraux ne manqueraient pas de s'y rapporter pour élever les bases de taxation (C 4330). Par contre, certaines chambres de commerce, dont celle de La Rochelle, présentaient des évaluations de tarifs plus sérieuses, ce qui, d'ailleurs, provoquait les protestations des autres (C 4343) et aboutit à faire démasquer les abus dont Bordeaux avait longtemps joui.

En 1784, enfin, il fut décidé d'apprécier les denrées à leur valeur réelle diminuée de $1/5$ pour compenser les frais.

D'un autre côté, les lettres patentes d'avril 1717, articles 15-30 réglementèrent le régime des entrepôts.

Pendant longtemps, le commerce colonial n'avait pas

eu de réglementation fiscale bien établie et s'était trouvé exposé aux prétentions et aux exactions des fermiers des domaines et des douanes. Des arrêts du conseil de 1670 et 1671 avaient accordé des facultés d'entrepôt et de transit à l'ancienne compagnie des Indes occidentales. Lorsque cette compagnie eut été supprimée par l'édit de 1674, que le commerce des Indes eut été déclaré libre et permis à tous les Français et que la même liberté eut été accordée pour les Antilles françaises, la Martinique, la Guadeloupe et Saint-Domingue, des édits de 1674, 1677 et 1701 exemptèrent de droits de sortie les marchandises françaises chargées pour les colonies. Cette possibilité d'entreposer entraînait de multiples contestations entre les négociants et les commis préposés par les adjudicataires des fermes.

C'est en partie pour mettre fin à ces difficultés qu'ont été rendues les lettres patentes d'avril 1717 qui vinrent régler la situation fiscale du commerce des colonies.

D'un côté, toutes les denrées et marchandises « du cru et de la fabrique de Guienne et autres provinces » destinées à être transportées aux Iles, étaient déclarées exemptes de tous droits de sortie et d'entrée à l'exception de ceux dépendant de la « ferme générale des Aydes et domaines ».

D'un autre côté, toutes les marchandises et denrées de toutes sortes du cru des Iles françaises eurent le droit, à leur arrivée à Bordeaux, d'être entreposées dans le port, moyennant quoi, lorsqu'elles sortaient de l'entrepôt pour être reportées en pays étranger, elles devaient jouir de l'exemption des droits d'entrée — peu considérables d'ailleurs, prévus pour les produits provenant des Iles et destinés à la consommation du royaume par l'article 19 des lettres patentes — et des droits de sortie, à la réserve de 3 % auxquels elles étaient seulement sujettes.

L'article 30 de ce même texte visait la police des entrepôts déclarant qu'ils seraient choisis par les négociants et fermés à trois clefs dont l'une serait remise au commis du fermier des cinq grosses fermes, l'autre au commis du fermier d'Occident et la troisième entre les mains du préposé des marchands.

Il est curieux de constater que c'est d'abord en faveur des produits coloniaux que le système de l'entrepôt a été imaginé et créé. Il n'a été autorisé, pour les marchandises de toute origine que par une ordonnance de février 1687, et encore cette faculté a-t-elle été abrogée l'année suivante par une ordonnance du 9 mars 1688 qui ne l'a laissée subsister que pour certaines marchandises destinées à être réexportées aux colonies ou à la côte de Guinée.

Système précieux pour les négociants bordelais que celui-là puisque l'intérieur était loin de consommer tout ce qui arrivait des Iles et que le surplus, très important, formait la matière d'un fructueux commerce de réexportation.

Rien d'étonnant donc à ce que la question soit maintes fois évoquée dans les registres de la Chambre de Guienne à propos des denrées des Iles. Par exemple, le 19 avril 1735, les habitants des Chartrons demandèrent « à jouir du privilège d'entreposer dans ce faubourg les marchandises qui proviennent des colonies » (C 4253). En 1749, la Chambre de Guienne entretient son député d'un projet de créer à Bordeaux un entrepôt pour les produits d'Amérique, notamment pour le sucre et l'indigo dont elle reçoit de grandes quantités, 27 mai 1749 (C 4263). Mais c'est le plus souvent, semble-t-il, à l'occasion des cafés que le problème est soulevé.

C'est que le commerce du café pour l'intérieur de la France appartenait à la Compagnie française des Indes en

vertu de l'arrêt du conseil du 31 août 1723; le café de nos colonies ne pouvait être acheté par les négociants de Bordeaux — et des autres ports — qu'à condition de le réexporter et de le vendre à l'étranger.

Parce que sa culture s'était développée rapidement à la suite du tremblement de terre qui avait détruit les plantations de cacaoyers, et afin de permettre aux colons d'écouler leur café que la consommation locale devint vite insuffisante à absorber, la déclaration du 27 septembre 1732 décida que les cafés d'Amérique pourraient être reçus en entrepôt à Bordeaux sauf à être réexportés à l'étranger, l'entrée et la vente en France étant interdites sauf à la Compagnie des Indes. En conséquence, l'agrandissement de l'entrepôt des cafés dut être envisagé dès 1734 (C 4253-5 août 1734).

Mais cette mesure fut bientôt considérée comme insuffisante et un arrêt du 24 mai 1736 permit de mettre les cafés d'Amérique en consommation dans le royaume moyennant un droit d'entrée de 10 livres tournois par quintal de poids de marc brut avec faculté d'entrepôt pour sortir par mer et en transit par terre dans un délai de 6 mois, bientôt allongé à un an.

Les arrivages, alors multipliés, nécessitèrent des locaux agrandis. Les négociants furent obligés, pour remédier à l'insuffisance des entrepôts, de louer quelques magasins dont ils remettaient les clefs aux fermiers. Plusieurs existaient déjà en 1739. Un nouveau fut loué rue du Chai-des-Farines; en 1740, un autre Fossés du Chapeau Rouge; en 1749, l'ancienne Bourse, que la Chambre de commerce et la juridiction consulaire venaient de quitter, servit de local pour l'entrepôt des cafés et en 1754 on se plaignait encore de son exigüité (20 juin 1754, C 4255).

Le droit d'entrepôt s'élevait à 1 sou 6 deniers par mois et par quintal, poids net.

En ce qui concerne les tafias — ou eaux-de-vie fabriquées avec les écumes et le sirop du sucre de canne — boissons qui avaient été prohibées à l'entrée par une déclaration du roi de janvier 1713 pour protéger le vin et assurer la perception des droits d'aides, un arrêt du conseil du 14 mars 1768 avait commencé par permettre d'entreposer dans les ports du royaume pour être transportés à l'étranger dans l'année, en exemption de tous droits, excepté celui du domaine d'Occident, les sirops et les tafias provenant des retours ou transports et ventes dans les Iles des morues sèches de la pêche nationale.

Un peu plus tard, une déclaration du roi, le 6 mars 1777, permit l'entrée et l'entrepôt dans les différents ports du royaume autorisés à faire le commerce des colonies d'Amérique, des tafias en provenant à la charge de la réexportation à l'étranger, la durée dudit entrepôt étant fixée à deux ans.

Le commerce aurait voulu, d'une façon générale, faire remplacer l'entrepôt réel par l'entrepôt fictif.

Bien qu'un arrêt du conseil du 2 octobre 1742 prohibât les entrepôts fictifs, le régime des entrepôts des denrées coloniales semble avoir été assez libéral. En 1756 fut aboli l'entrepôt réel des cafés, sauf à y revenir en cas d'abus.

Aussi, en 1777, la Chambre de commerce de Bordeaux avait confié à son député à Paris la mission de faire des démarches pour obtenir la faculté d'entreposer les tafias sans difficulté. Mais le député fit savoir bientôt qu'il n'estimait pas « cet objet assez important pour courir les risques de voir les fermiers généraux revenir sur les entrepôts en général, et notamment sur celui des cafés dont le commerce

jouit sans y être autorisé par aucune loi... » (18 décembre 1777, C 4257). Il ne fallait pas attirer l'attention du fisc sur les faveurs dont jouissait le commerce bordelais.

Section II. — Convois.

Toutes ces faveurs, accordées au commerce de Bordeaux, avaient pour objet de l'encourager à pourvoir très régulièrement à l'approvisionnement des colonies. Malgré cela, les envois n'étaient pas toujours suffisants et le gouvernement intervenait alors directement auprès de la Chambre de commerce de Guienne pour la rappeler à l'ordre, d'une façon pressante parfois. Les archives de la Gironde renferment tout un choix de lettres du ministre de la Marine intervenant pour signaler le ralentissement des armements vers les Iles et demander l'envoi de subsistances aux colonies, farines, morues, etc., et de nègres.

Mais c'est surtout en temps de guerre que le ravitaillement des colonies, difficile, laisse à désirer, et que les interventions du gouvernement se font plus actives. Les armateurs courent alors de si grands risques que ni les avantages fiscaux, ni les primes, ni les lettres du ministre ne suffisent plus et qu'ils hésitent à lancer leurs navires à travers l'océan. Les primes d'assurance subissent des hausses significatives — on les a vues parfois monter jusqu'à 50 et 60 % du capital à garantir, chiffre qui représentait assez fidèlement le risque de perte car, par les formules imprimées des polices, les assureurs répondaient de tous risques, « tant divins qu'humains, de prises et représailles, bande ou contrebande, marque ou contre-marque » (C 4274).

Durant l'été de 1744, il est même extrêmement difficile de trouver des assureurs car ceux-ci sont « intimidés par le nombre de prises que les Anglais font ».

Aussi la Chambre de commerce, pour remédier à leur carence, émet-elle le projet de constituer une « compagnie d'assurance et contrat de grosse » (V. délibérations de la Chambre de commerce des 8 avril et 2 juillet 1744, C 4253).

C'est que, dès le commencement de la guerre avec l'Angleterre, de nombreux vaisseaux bordelais furent capturés à l'allée vers les Iles ou au retour. Aussi, à l'annonce du début des hostilités, grand est le nombre des armateurs qui « ont fait remonter leurs vaisseaux pour les décharger » (C 4253).

Pour éviter les difficultés que causaient aux assureurs bordelais, en général « gens sans facultés », les nombreuses pertes de navires, Tourny imagina un système d'assurances mutuelles groupant une cinquantaine d'armateurs. L'entreprise n'aboutit qu'en 1748, d'ailleurs sans aucune subvention de l'Etat¹.

Les corsaires anglais portaient surtout des îles Jersey et Guernesay où ils se tenaient à l'affût, et venaient jusqu'à l'embouchure de la Gironde (C 4263). En 1710 déjà, le commerce de Bordeaux avait dû armer la frégate *la Nymphe* contre les corsaires qui croisaient à l'entrée du fleuve (C 4260).

En 1744, au renouvellement de la guerre, les corsaires ennemis avaient repris leur poste. Les négociants de Bordeaux s'adressèrent à l'intendant « M. de Tourny » et à « M. de Rostan » commissaire de la Marine, pour obtenir un navire et un brigantin afin de protéger l'entrée de la rivière. La Rochelle et Nantes promirent d'ailleurs de partager la dépense.

Pour obvier à cette situation, et afin d'assurer malgré

1. V. Benzacar, *Règles économiques de l'administration d'Aubert de Tourny*, p. 57, et Lhéritier, *Tourny*, t. I, p. 383 et suiv.

tout le ravitaillement des Iles, le ministre de la Marine prit des mesures pour faire convoier les bateaux marchands par les navires de guerre. Mais ce système de convois, qui d'ailleurs ne supprimait pas tout risque de prise, était la source d'assez fréquentes difficultés entre armateurs et officiers de la Marine royale. Les négociants bordelais se plaignirent ainsi notamment de M. de Magninimara, commandant le vaisseau du roi *le Canada* qui, en partant de Saint-Domingue, s'est refusé à attendre un seul jour plusieurs vaisseaux marchands désireux de partir sous escorte et « qui a eu la dureté d'abandonner trois vaisseaux partis avec lui et qui ont été pris ». La Chambre de Guienne fut d'avis que « ces convois ne seront utiles que lorsque les officiers qui les commanderont se prêteront avec zèle à escorter nos vaisseaux » (lettre du 5 septembre 1744, C 4263), et elle demanda qu'il soit tenu compte des rapports des capitaines marchands sur la façon dont ils ont été convoyés (30 mars 1745, C 4263).

Les armateurs et la Chambre de Bordeaux estimaient que les convois étaient trop considérables et par là attiraient trop l'attention de l'ennemi. Ils pensaient qu'il était préférable de ne faire escorter que 30 navires des divers ports français par des vaisseaux de guerre, 3 pour Saint-Domingue, 2 pour la Martinique, naviguant ensemble et restant aux colonies jusqu'à ce qu'ils fussent relevés par d'autres escortant un nouveau convoi. M. de Conflans fut chargé de les conduire et le convoi arriva heureusement. Quant à Grenade et à la Guadeloupe, il fallut renoncer à y envoyer des navires.

Pour couvrir les dépenses d'armement, le ministre proposa de lever 5 % sur les marchandises allant aux Iles et de 12 à 15 % sur celles en venant. La Chambre de commerce

et les négociants, réunis par M. de Tourny, repoussèrent cette proposition et on se mit d'accord pour un droit de 8 % sur les marchandises de retour.

Les négociants étaient obligés de se défendre eux-mêmes lorsque le gouvernement ne pouvait le faire. C'est ainsi qu'en 1746, comme ils demandaient des vaisseaux de guerre pour escorter les convois, M. de Maurepas leur répondit qu'il n'avait pas les fonds nécessaires. Une flotte anglaise et hollandaise croisait à ce moment dans le golfe pour guetter les navires des Iles. D'autres croiseurs attendaient dans la mer des Antilles. Attaqué par l'escadre anglaise, le convoi pour la Martinique fut pour la plus grande partie capturé.

Les désastres de la marine marchande recommencèrent à la guerre de 1756. Dès novembre 1755, avant l'engagement officiel des hostilités par conséquent, les Anglais nous avaient pris des centaines de bâtiments et des milliers de marins. Les vaisseaux britanniques croisaient près des côtes, créant ainsi à Bordeaux les plus graves difficultés pour entrer en rapport avec les colonies d'Amérique. Par surcroît, M. de Nac-Mamara, qui commandait l'escadre française d'escorte, prévint les armateurs que ses ordres lui enjoignaient de n'accompagner les navires que jusqu'à 60 lieues au large.

La Chambre de commerce acheta, pour se défendre, la frégate *le Maréchal-de-Thomond*, du port de 250 tonneaux, armée de 24 canons, de 8 livres de balles, de 12 pierriers et portant 87 hommes d'équipage.

Le ministre de la Marine, Choiseul, confia en 1761, à un négociant de Bordeaux, Abraham Gradis, et à ses collègues Pierre Baour et J. J. de Bethman le soin d'assurer l'approvisionnement des colonies¹. Le seul port de Bordeaux eut à

1. J. de Maupassant, « Les armateurs bordelais au XVIII^e siècle. — Abraham Gradis et l'approvisionnement des colonies, 1756-1763 », dans *Revue hist. de Bordeaux*, 1909.

regretter la perte de 236 vaisseaux durant les hostilités, dont 3 appartenant à Gradis, dès le premier voyage de ravitaillement.

Par la suite, la question des convois souleva toujours les mêmes difficultés.

Quoi qu'il en soit, et malgré toutes les mesures prises et les efforts tentés, la métropole ne put jamais assurer le ravitaillement complet de ses possessions lointaines, même en temps de paix : dès 1746, la métropole n'arrivait à fournir que la moitié de la consommation annuelle des Iles du Vent¹ et la situation s'aggrava après la guerre de Sept Ans, d'où les certaines entorses constatées au régime de l'Exclusif.

Section III. — Transformation des matières premières

Le régime de l'Exclusif a posé aussi la question de l'industrie coloniale et de la transformation sur place des matières premières, question commune à toutes les puissances coloniales du moment, et délicate, car, étant donné les idées ambiantes, les négociants métropolitains ne pouvaient que s'y opposer. Dans les colonies françaises, c'est surtout à propos des sucres que le conflit, quasi-permanent, oppose colons et métropolitains. Mais si la querelle des sucres est la plus longue, si elle aboutit en fait à ruiner à peu près les raffineries de Saint-Domingue, la doctrine est identique pour tous les autres produits, notamment pour la transformation aux Iles du cacao en chocolat.

Les colonies françaises n'ont pas connu, comme les colonies anglaises, l'absolue interdiction de manufacturer leurs propres produits. En particulier, elles avaient la faculté de

1. V. May, *Histoire économique de la Martinique*, thèse Paris, 1930, p. 148.

raffiner sur place le sucre, d'où la possibilité pour les producteurs, d'en employer les déchets pour fabriquer rhum et tafia. C'était là l'objet d'une florissante industrie, la guildiverie.

Pour sauvegarder les raffineries établies dans les ports de la métropole, on avait cru d'abord suffisant de défendre la réexportation des sucres bruts amenés des colonies en France : avant d'être expédiés à l'étranger, il fallait nécessairement qu'ils fussent raffinés en France. Cette mesure diminuait le fret de sortie de notre marine marchande qui s'en plaignit, car le sucre raffiné était moins volumineux et moins lourd que le sucre brut. On la rapporta pour lui donner satisfaction, et pour satisfaire également aux réclamations de nos raffineurs, on défendit en 1684 aux colons de créer chez eux de nouvelles raffineries et on surtaxa les sucres raffinés aux colonies (arrêts du conseil du 21 janvier et 26 septembre 1684). Ainsi l'on tournait en rond sans trouver une solution pleinement satisfaisante : si l'on sauvegardait l'un des intérêts en cause on lésait les autres. Raffineurs, marins et colons étaient en lutte. Les colons furent sacrifiés.

L'arrêt du 16 janvier 1698 éleva les mesures précédentes à la hauteur d'une prohibition en portant à 22 livres 10 sols la taxe des raffinés coloniaux. L'industrie sucrière de nos Antilles fut étouffée en pratique.

Toutefois les raffineries établies aux colonies avant 1684 purent subsister et on laissa aux colons la faculté de terrorer le sucre, procédé de fabrication imparfait et coûteux, mais profitable cependant. Le terrage, sans être aussi préjudiciable à la raffinerie et à la marine marchande que le raffinage, les lésait cependant. En effet, le sucre bien terré peut, dans la consommation, remplacer à la rigueur le

sucré raffiné. D'autre part, le fret est diminué, mais d'un quart seulement au lieu de moitié par le raffinage.

Au XVIII^e siècle, la plus grande partie des sucres exportés de nos Antilles consistaient en sucres terrés.

Section IV. — L'institution des engagés.

Enfin on ne peut, avant de conclure sur le régime juridique des relations entre le port de Bordeaux et les colonies, passer sous silence l'institution des engagés, individus que les armateurs étaient obligés de transporter gratuitement aux Iles dans un but de peuplement.

Les compagnies de colonisation primitives avaient pour objectif principal d'arriver au peuplement des colonies, d'en faire des terres essentiellement françaises. La compagnie, voulant recruter des colons, engageait des personnes qui étaient transportées gratuitement, logées, nourries et vêtues moyennant l'obligation, prise par elles, de travailler pour le compte de la compagnie ou d'un planteur pendant 3 ans. De ce laps de temps, — que, par un essai dont les résultats ne furent pas satisfaisants, le roi réduisit à 18 mois de 1670 à 1699, — vient le sobriquet de « trente-six mois » qui leur était donné.

L'origine précise des engagés remonte à 1626, date à laquelle Richelieu, par lettres patentes du 31 octobre, avait fondé une importante compagnie privilégiée de commerce et de colonisation, la compagnie de Saint-Christophe et Iles adjacentes, bientôt dénommée compagnie des Iles d'Amérique. L'acte de 1626 prescrivait, en effet, que tout homme qui désire « aller à ladite entreprise » doit s'engager par devant l'Amirauté, à défaut devant les juges « des lieux où

se feront les embarquements » à demeurer trois ans avec les chefs de l'entreprise « ou avec ceux qui auront charge et pouvoir d'eux pour servir sous leur commandement¹ ». Arrivé dans la colonie, l'engagé faisait l'apprentissage de la vie coloniale, s'adaptait au climat, étudiait les moyens de culture et les possibilités du sol. Après quoi, apte à faire un bon colon, il devenait propriétaire à son tour, car la compagnie lui concédait une petite étendue de terrain moyennant redevance annuelle.

Au XVIII^e siècle, l'engagement résultait d'un contrat passé par devant notaire. A Bordeaux on voit des personnes de toutes professions s'engager ainsi pour les colonies, mais, étant donné la condition quasi-servile de l'émigré durant les trois années imposées, la majorité en était composée d'aventuriers et de déclassés. Ils appartenaient généralement à la lie de la population française. On les recrutait le plus souvent dans les prisons et les hôpitaux. Une ordonnance du 10 mars 1720 édicte que les mendiants, vagabonds et gens sans aveu seront arrêtés et enfermés dans les hôpitaux et que ceux d'entre eux qui seront valides seront envoyés aux colonies. D'après un mémoire de M. d'Armigny (1714), « ceux qu'on envoie à Saint-Domingue sont d'ordinaire gens sans aveu ou dénués de tout bien² ».

La Royauté veillait à l'introduction ininterrompue dans la colonie de nouveaux engagés pour prendre la place de ceux qui avaient fini leurs trois années, car ils étaient jugés nécessaires pour peupler et fortifier les colonies.

Tout navire partant pour les colonies devait en charger un certain nombre, proportionnel à son tonnage ; une ordon-

1. V. Vignols, « Les Antilles françaises sous l'Ancien régime. L'institution des engagés », dans *Revue d'hist. écon. et sociale*, 1928.

2. V. de Vaissière, *Saint Domingue* Paris 1909, p. 43 et suiv.

nance de février 1698 avait nettement spécifié : 3 engagés par bateau de 60 tonneaux et au-dessous, 4 par bateau de 60 à 100 tonneaux, 6 par navire de tonnage supérieur¹.

L'engagé qui savait un métier était compté pour deux. Il y avait certaines conditions à remplir d'âge, de taille et de force physique. Comme l'intendant de la Martinique s'était plaint de ce que de nombreux capitaines débarquent, en guise d'engagés, des enfants de 10 à 12 ans, une ordonnance de 1699 avait fixé à 18 ans l'âge minimum. Le 3 août 1708 le gouvernement revint à la charge : il interdit d'exporter les enfants, les hommes au delà de 40 ans, exige que leur taille soit au minimum de quatre pieds et qu'ils soient en état de travailler. Pour plus de sûreté « la reconnaissance en serait faite par les officiers de l'amirauté des ports où les bâtiments seraient expédiés, lesquels rejetteraient ceux qui ne seraient pas de la qualité requise et qui ne leur paraîtraient pas de bonne complexion ».

Ces ordres furent renouvelés par le règlement du 16 novembre 1716. Il y avait aussi une amende de 200 livres prévue contre tout capitaine qui ne rapporterait point « certificats de la remise desdits engagés aux colonies² ».

L'obligation de transporter les engagés grevait l'armement d'une lourde charge et les armateurs s'en plaignaient. En mai 1721 un règlement leur donna à choisir entre exporter le nombre prescrit d'engagés et payer dans les mains du Trésorier de la marine 60 livres par engagé manquant. Pour tourner le règlement et y échapper, les armateurs souvent trompaient l'administration en lui présentant

1. Moreau de Saint-Méry, *Lois et constitutions des colonies françaises de l'Amérique sous le vent*, Paris, 1784 et années suiv., in-4°, 6 volumes, t. I. p. 581.

2. Moreau de Saint-Méry. *op. cit.*, t. II, p. 531.

de faux engagés qui disparaissaient aussitôt après la revue et étaient réputés déserteurs, de sorte que, en 1723, « il n'était point passé aux colonies un tiers des engagés présentés pour être embarqués¹ ».

Aussi, une ordonnance du 15 février 1724 décida-t-elle qu'une amende de 60 livres serait due pour chaque engagé, même déserteur, que le vaisseau n'emmènerait pas; pour un engagé de métier ce serait 120 livres, et l'amende impayée dans le délai prescrit serait doublée.

Le ministre de la Marine, à plusieurs reprises, s'est plaint du mauvais recrutement des engagés amenés par les armateurs de Bordeaux (C 4330, lettre du duc de Praslin, 24 novembre 1767) et la Chambre de Commerce de Guienne répondait le 8 décembre 1760 : « Nos armateurs, touchés du reproche sur les mœurs des engagés que leurs vaisseaux transportent aux colonies, mettront toute l'attention qui est en eux dans le choix des engagés. » Mais elle en rejetait par ailleurs la faute aux colons qui n'employaient pas les émigrants et les contraignaient à la misère (C 4264).

Leur sort n'était évidemment pas enviable. Il y avait deux sortes d'engagés dont le traitement était différent : les uns servaient les habitants des Iles, les autres s'engageaient avec les boucaniers² qu'ils suivaient à la chasse. Ceux-ci partageaient en quelque sorte la vie de leurs maîtres, leur condition inférieure se révélant seulement en ceci qu'ils avaient à préparer les repas et à apprêter les viandes et les cuirs. Au terme de leur engagement ils recevaient

1. Léon Vignols, article cité.

2. V. Savary des Bruslons, *op. cit.* : boucanier « se dit principalement de ceux des habitants français de l'Isle de Saint-Domingue qui ne s'occupent qu'à la chasse des taureaux ou des sangliers pour faire commerce de la peau des uns et de la chair des autres ».

un fusil, deux livres de poudre, deux chemises, deux caleçons et un bonnet. A dater de ce jour ils devenaient associés de ceux qui les employaient et avaient part à la chasse et aux profits qui en revenaient.

Mais cette catégorie ne formait qu'une minorité parmi les engagés offerts en vente. La plupart de ceux-ci travaillaient sur les plantations. Plus malheureux que les autres, ils étaient au service des habitants qui en disposaient à leur gré : ou bien les vendaient pour y gagner ou bien les gardaient pour les travaux les plus pénibles. Ils travaillaient à peu près sans répit 16 à 18 heures par jour, notamment à l'abatage du bois, à la culture de la canne à sucre ou à la préparation de l'indigo. « Un léger déjeuner de patates avec la pimentade, un dîner et un souper qui ne valent pas mieux, quoiqu'on y ajoute de la soupe et quelque méchant morceau de viande salée ou fraîche dans les Iles où il s'en trouve, interrompent leur travail et leurs coups pour quelques momens, qu'on continue ensuite jusqu'à minuit. »

Les trois années finies, l'engagé « s'il est assez chanceux pour ne pas succomber aux mauvais traitements » reçoit quelques milliers de livres de sucre ou de tabac « ce qui ne peut tenir lieu des gages les plus modiques que les serviteurs gagnent en Europe. » Il ne peut être question pour lui d'association avec le maître de la veille¹.

Les engagés étaient donc généralement traités sans aucune humanité par leur maître. Une ordonnance révélatrice et significative de l'intendant Robert à la Martinique, en janvier 1700, interdit de renvoyer les engagés sous prétexte de maladie, et prononce contre le maître qui les laisse sans

1. Pour tous ces détails, voir Savary des Bruslons, *op. cit.*, V^e « Engagés ».

soins une amende de 30 livres, et, en plus, 15 sols par jour pour leur entretien à l'hôpital¹.

Par ailleurs, des centaines de jugements viennent nous édifier sur le point de savoir quelle protection pouvait attendre d'un tribunal colonial la victime de traitements sauvages. Tel, par exemple, l'arrêt du conseil supérieur du Cap, rendu le 3 mai 1706, contre l'« économiste » d'une plantation qui avait brûlé les pieds d'un engagé : il prononce une simple peine d'amende contre le prévenu : 50 livres à verser aux aumônes et 50 au maître de la victime, laquelle ne reçoit pas la plus petite indemnité². Et encore cette condamnation n'est pas des plus anodines.

Pour empêcher la main-d'œuvre servile de nuire au placement des engagés, on en imposait aux planteurs une certaine proportion. Habituellement on devait avoir un engagé pour vingt et un nègres (ordonnance de 1699), quelquefois davantage : ainsi en 1686 le roi, constatant les bons effets de l'introduction des engagés sur la prospérité de Saint-Domingue, avait ordonné aux habitants de l'île d'avoir autant d'engagés que de nègres, « sous peine de confiscation de l'excédent de ces derniers³ ».

Mais les armateurs vinrent à bout de l'institution par incessantes réclamations et force d'inertie. Malgré les ordonnances, ils ne transportèrent qu'un nombre réduit d'engagés, quand et comme ils le voulurent.

L'arrêt royal du 10 septembre supprima l'institution des engagés en 1774 avec cette justification : « L'accroissement de la population (blanche) et la multiplication des noirs qui y ont été importés (dans nos colonies) ont fait

1. V. Moreau de Saint-Méry, *op. cit.*, t. I, p. 638.

2. Moreau de Saint-Méry, *op. cit.*, t. II, p. 69.

3. Moreau de Saint-Méry, *op. cit.*, t. I, p. 434.

cesser depuis longtemps les engagements qui avaient lieu autrefois ». Jusqu'à cette date, les grands ports, notamment Bordeaux et la Rochelle (C 4326), ne cessèrent de réclamer contre l'obligation de transporter des engagés et s'entendirent pour obtenir le retrait d'une pratique qui soulevait contre elle et les colons et les armateurs, le véritable motif de l'opposition de ceux-ci étant qu'ils lui préféraient la traite négrière qui leur procurait d'énormes bénéfices.

TROISIÈME PARTIE

La Chambre de Commerce de Guienne et les questions coloniales

CHAPITRE PREMIER

LA CHAMBRE DE COMMERCE ET SES DÉRIVÉS

Bordeaux fut, comme on l'a dit, la « forteresse » du Pacte colonial, par l'intermédiaire d'une institution locale, la Chambre de commerce de Guienne, qui le défendit avec acharnement.

Les chambres de commerce furent créées par Colbert qui, en 1664, voulut que les négociants des principales places de commerce choisissent certains d'entre eux pour parler en leur nom et exposer leurs vœux. Mais l'institution ne fut régulièrement établie d'une façon générale que par l'arrêt du conseil du 30 août 1701 et les établissements particuliers ne sont que de quelques années après et ont presque tous différentes dates d'érection¹.

Organisée par arrêt du conseil d'Etat du 26 mai 1705 (C 4251, f^o 1) la Chambre de Guienne constituait un corps indépendant et éclairé, destiné à faire connaître au pouvoir central les besoins du commerce bordelais et à défendre les intérêts des négociants. Des revenus lui furent attribués par lettres patentes du 14 août 1706, et ces deux titres furent enregistrés au Parlement de Bordeaux (7 juillet 1707, C 4251).

Elle était composée des membres de la juridiction consulaire — le juge et deux consuls du tribunal de commerce — et de six « directeurs du commerce de la province de Guienne ». De plus, quand elle se trouvait aux prises avec

1. V. Marion, *Dictionnaire des Institutions de la France*, p. 79.

une affaire délicate, la Chambre ne manquait pas d'appeler à ses délibérations des personnes qui lui étaient étrangères, telles que anciens directeurs et commerçants les plus en vue. Elle agissait ainsi toutes les fois qu'il s'agissait de présenter le commerce sur ses dispositions ou de lui communiquer un document le concernant, ou de s'engager en son nom.

Les détails de son fonctionnement étaient fixés chaque année, à la première séance après les élections. Il y avait une séance ordinaire par semaine et de nombreuses séances extraordinaires lorsque le cas était grave. Les vacances, deux à trois mois, se plaçaient au moment des vendanges.

Mais, en 1789, un comité de rédaction choisi moitié dans la Chambre, moitié en dehors, pour correspondre avec les députés extraordinaires du commerce près l'Assemblée nationale (22 août 1789) annihila la Chambre de commerce qui, lorsqu'on la supprima, — suppression décidée par décret général du 27 septembre 1791 — avait perdu sa belle autorité et ses attributions.

Ces attributions étaient ainsi fixées par l'arrêt du conseil du 26 mai 1705, art. XI et XII : « XI. Le soin et l'application des directeurs sera de recevoir les mémoires qui seront adressés par les marchands et négocians, tant de ladite ville de Bordeaux que des autres villes de la province de Guienne à ladite Chambre de commerce, contenant les propositions ou les plaintes des négocians, d'examiner et discuter ces mémoires, donner leur avis sur ce qui y sera contenu et d'envoyer le tout au sieur contrôleur général des finances, lorsque les matières paraissent importantes. Les directeurs pourront aussi faire aud. sieur contrôleur général des finances les représentations qu'ils estimeront nécessaires pour le bien et pour l'avantage du commerce. »

« XII. Aucun parère ou avis servant de règle sur les

matières de commerce fait sur la place de la Bourse n'aura d'autorité dans les affaires du commerce qu'il n'ait été présenté à laditte chambre de commerce et par elle approuvé¹. »

Elue à Bordeaux et recrutée uniquement parmi les Bordelais, la Chambre de commerce de Guienne ne pouvait représenter que les intérêts bordelais. La limite de ses attributions était en fait mal définie. Son député, en 1705, lui donnait ce conseil qu'elle suivit : « Il faut vous attirer toutes les affaires de commerce que vous pourrés » (18 septembre 1705, C 4251). Elle était l'intermédiaire entre le commerce de la province et le pouvoir et prenait des engagements au nom de la place tout entière, au moins lorsqu'elle était assistée par les notables commerçants. Elle transmettait au gouvernement les requêtes du négoce, et à celui-ci les décisions de celui-là. Non seulement elle était souvent consultée par l'administration sur les divers problèmes intéressant le commerce et l'industrie : concessions de monopole, etc., mais encore elle prenait fréquemment l'initiative d'études et de mesures utiles, forte de l'autorité que le souvenir des services rendus et l'ascendant personnel de ses membres lui conféraient. Elle se mettait souvent à la tête des réclamations collectives adressées au pouvoir. Dans ce dernier cas, le processus était à peu près invariable : le commerce bordelais faisait un mémoire après une enquête auprès des villes intéressées; le mémoire était envoyé au ministre compétent, aux députés du commerce, à toutes les chambres de commerce enfin, dont les intérêts coïncidaient avec ceux du port garonnais. Il se formait

1. Les parères étaient des consultations de droit commercial données par la Chambre de commerce sur les espèces qui lui étaient soumises. V. A. Faure, *Les parères de la Chambre de commerce de Guyenne*, thèse, Ribérac, 1913.

ainsi comme un vaste faisceau qui cherchait, et réussissait quelquefois par sa cohésion, à impressionner favorablement le pouvoir.

D'une manière générale, on peut dire que la chambre avait à Paris un représentant naturel en la personne du député ordinaire du commerce. Elle le considérait comme son délégué auprès de la Cour et échangeait avec lui une correspondance fournie, bien qu'en réalité leur situation réciproque fût mal définie.

Les députés ordinaires du commerce, dont l'institution est antérieure à celle des chambres, formaient auprès du souverain un Conseil de commerce dont la création date du 29 juin 1700. A partir de 1725, leur mode de recrutement s'établit ainsi : le commerce avait la faculté de désigner trois candidats parmi lesquels le gouvernement faisait un choix.

La Chambre essaya, à plusieurs reprises, de faire d'eux des agents d'information ; ils refusèrent parfois, tel Carton en 1743, sous le motif qu'ils ne pouvaient pas défendre contre le bien public les revendications d'une province. Par ailleurs, elle leur adressa quelquefois le reproche d'indifférence. Les députés étaient tentés par les distractions de la capitale, leur mission n'était pas toujours facile à remplir. Ils se heurtaient à des difficultés qu'on ne comprend pas de loin : refus d'audience, reproches du ministre, visites vaines. D'un autre côté, mieux placés que les Chambres pour avoir des faits une vue juste et impartiale, l'intérêt général les préoccupait davantage et ils avaient sur les intérêts particuliers des diverses places des vues moins étroites. Ainsi, en 1756, les colonies ne pouvant plus être ravitaillées par suite de la guerre, ils proposèrent d'y admettre les neutres. Ce fut un beau concert de récriminations de

la part de toutes les chambres de commerce, Bordeaux en tête (6 avril-14 mai-18 sept. 1756, C 4318 et C 4319). D'où une foule de froissements entre la Chambre et le député. Aux encouragements (par exemple 13 juin 1719, C 4261) que recevait celui-ci lors de sa nomination, succédaient assez vite les reproches (entre autres, v. C 4266). En 1756, la Chambre de Bordeaux se plaignait amèrement de la « lâcheté » avec laquelle les députés sacrifiaient le commerce à l'avidité des fermiers (22 mai 1756, C 4263).

C'est pourquoi la Chambre de commerce recourait parfois à des députations extraordinaires, dont l'existence suffit à démontrer que les relations étaient quelquefois difficiles entre la Chambre et le député.

Quand se présentait une affaire urgente ou d'importance capitale, la Chambre de Guienne désignait des délégués qu'elle envoyait en Cour et qui avaient mission de débattre, en plus de la question particulière qui motivait leur voyage, toutes les difficultés pendantes. C'est ainsi qu'en 1756, MM. Lamestrie et Jarreau furent envoyés à Paris pour amener le gouvernement à interdire le commerce des neutres dans les colonies; ils s'occupèrent également de l'entrepôt des cafés et obtinrent assez vite une solution conforme à leurs désirs. C'est ainsi encore qu'en 1775 M. Jean Dutasta fut envoyé auprès du ministre de la Marine, sur la demande de celui-ci, pour l'informer des besoins du commerce bordelais (16 novembre 1775 et 22 février 1776, C 4257). Mais, parmi toutes les délégations de ce genre, l'une des plus importantes fut celle de Le Tellier en 1787-1788 pour essayer d'obtenir la révocation du privilège de la Compagnie des Indes à la faveur de la chute de Calonne. Le résultat de ses négociations, auxquelles l'abbé Morellet prit une part prépondérante, se traduisit par un échec,

après plus d'un an de démarches inutiles, et la note de frais, non compris les cadeaux offerts à Morellet, montait à plus de 26.000 livres.

En définitive, on peut dire que la Chambre de commerce de Guienne joua un rôle primordial dans le commerce colonial au XVIII^e siècle.

CHAPITRE II

LES DOCTRINES COLONIALES DE LA CHAMBRE DE COMMERCE DE GUIENNE

Parce qu'autour d'elle se cristallisaient tous les grands intérêts du négoce bordelais, et étant donné l'importance des relations entre les colonies et le port de Bordeaux, la Chambre de Guienne fut amenée à professer des idées arrêtées sur le régime du commerce colonial et à formuler sa doctrine sur ce point.

Ayant pour mission de défendre, non surtout des théories abstraites, mais des intérêts positifs — ceux des commerçants de la ville — la Chambre de commerce était dirigée plus par son bon sens et son expérience pratique des affaires que par des notions générales. D'esprit étroitement protectionniste, elle n'avait qu'un objectif et qu'un principe : l'intérêt de Bordeaux. Elle ne défendit que les monopoles utiles à Bordeaux, elle ne réclama que les libertés qui lui faisaient défaut. Là est le secret de sa ligne de conduite au cours du XVIII^e siècle, le mobile de toutes ses démarches, l'explication de ses idées dominantes. En agissant ainsi, elle fit d'ailleurs son devoir et remplit la mission, toute locale, qu'on lui avait confiée.

Ce souci et ce désir qu'elle avait de bien servir le négoce bordelais, de lutter pour le maintien et même l'accroisse-

ment de ses privilèges et prérogatives, d'agir en toute circonstance suivant ce qui lui était le plus profitable, la Chambre de Guienne les a mis en œuvre sous le couvert de la doctrine coloniale qu'elle a faite sienne et qu'elle a hautement et vigoureusement proclamée.

Cette doctrine n'est autre que celle du Pacte colonial qu'elle a adoptée dans son extrême rigueur. Elle en a repris et développé pour son propre compte les données et les arguments et, toujours constante avec elle-même, l'a défendue inlassablement avec la dernière énergie.

Le fondement de cette théorie, on l'a vu, était celui-ci : les colonies étaient considérées comme un instrument de fortune créé dans le seul intérêt de la métropole. « L'objet des colonies », a dit Montesquieu à l'époque, « est de faire le commerce à de meilleures conditions qu'on ne le fait avec les peuples voisins, avec lesquels tous les avantages sont réciproques. On a établi que la métropole seule pourrait négocier dans la colonie, et cela avec grande raison, parce que le but de l'établissement a été l'extension du commerce, non la fondation d'un nouvel empire. Ainsi, c'est encore une loi fondamentale de l'Europe que tout commerce avec une colonie étrangère est regardé comme un pur monopole et punissable par les lois du pays¹. »

C'était là exactement les théories de la Chambre de commerce de Guienne. Elle affirmait hautement que les colonies sont faites pour la métropole et, pensait-elle sans doute sans oser l'avouer, pour Bordeaux en particulier. Elle estimait que la métropole possédait sur la colonie un véritable droit de propriété (22 avril 1756, C 1638 ; 5 juin 1773, C 4264 et surtout 25 nov. 1775, C 4265) et non pas seule-

1. *Esprit des Lois*, livre XXI, C 21.

ment une juridiction politique. Les colons n'avaient que de simples concessions.

Cette conception, la Chambre de commerce l'a exposée et exprimée de nombreuses fois, le plus souvent dans des termes identiques, mais le plus complètement dans une lettre au ministre de la Marine en date du 25 novembre 1775 (C 4265) :

« Les colonies sont faites pour la métropole ; cette maxime si vraie et si générale s'applique particulièrement aux colonies françaises. Suivant l'origine de leur établissement, elles appartenoient en propriété à la France : c'est la France qui les a formées, qui les a peuplées, qui a fait les premières dépenses nécessaires pour faciliter leur défrichement. Les concessions particulières qu'elle a faites aux divers colons qui s'y sont établis n'ont point été des ventes, mais des concessions simples et gratuites ; elles n'ont donc pas pu détruire ce titre de propriété originelle qui assure à la France le droit de les tenir sous sa dépendance et d'en diriger l'administration pour sa plus grande utilité. Il est donc vrai de dire que c'est sous le rapport de l'intérêt particulier de la France qu'il faut considérer nos colonies et que tout ce qui peut lui être nuisible doit y être sévèrement proscrire. D'après ces principes incontestables, les loix qui interdisent tout commerce étranger dans nos colonies ne sauraient être trop étendues ni trop sévères, puisque c'est le seul moyen de conserver à la France les avantages qu'elle en peut retirer et que l'admission des étrangers lui deviendrait funeste. »

La métropole seule doit donc pouvoir trafiquer des riches produits des Iles, à l'exclusion des nations étrangères. Elle doit se réserver même la possibilité d'en prohiber le commerce quand ils concurrencent ses propres industries

car « les colonies ne sont point destinées à fournir à la métropole ce que celle-ci peut elle-même fournir aux colonies » (mémoire de la Chambre de Guienne, juin 1752, C 4374). A la métropole seule il appartient d'approvisionner les colonies en farine, morue, salaisons, bois et tous objets nécessaires à la vie et au bien-être.

En d'autres termes, qu'avait employés un mémoire lu à la Chambre de commerce le 2 mai 1765 (C 4381-46) : « Les colonies sont des établissements fondés pour opérer la consommation et le débouché des produits de la métropole : c'est cette destination de nos colonies, c'est leur singulière aptitude à cet office qui fait toute leur importance. »

Un autre mémoire, daté également de 1765, précise que l'utilité des colonies n'existe que par la correspondance du commerce entre la colonie et la patrie principale. « La raison politique veut que les colonies soient toujours dans la dépendance de la métropole, les raisons d'intérêt veulent que les envois dans les colonies partent toujours de la métropole et que les retours y rapportent l'indemnité de tous les sacrifices que la métropole a faits pour les colonies.

« Ces principes de première vérité excluent toute navigation étrangère dans ces mêmes colonies, et toute navigation des colonies à l'étranger est pareillement prohibée. » (C 4381-43).

Ces lignes mettent en relief les « sacrifices » que la métropole a faits pour les colonies, car c'est en eux que la Chambre de commerce essaie de trouver la justification de sa théorie, elle s'efforce d'établir que les privilèges dont jouissent les négociants des grandes villes du royaume — la sienne en particulier, — ne sont que la contre-partie de sacrifices réels et la récompense de services éminents. C'est parce qu'elles ont été créées aux dépens de la métropole et par

ses soins, qu'elles sont protégées par ses armes, que les colonies lui doivent une compensation, dit-elle : « On sait combien d'hommes et de trésors il en a coûté à l'Etat, ou pour fonder les colonies, ou pour les défendre. Nos rois ont promis protection, liberté à ceux de leurs sujets qui se sont transplantés sur ces terres lointaines. En retour de ces biens et de la concession gratuite qu'il leur a faite des champs dont les productions devaient les enrichir, nos rois ont imposé une condition, celle de n'avoir de commerce qu'avec leurs sujets de la métropole qu'il était bien juste de dédommager. »

Si les colons ne veulent plus observer cette condition, « rendez donc au souverain, pourrions-nous leur dire », écrit la Chambre de Guienne, « la concession qui en fut le prix ». Ils représentent comme un pesant fardeau l'obligation de ne recevoir leur consommation que de la métropole, mais nous, « nous faisons le tableau des impositions établies sur nos têtes, sur nos biens, sur nos consommations, sur l'ensemble de nos actions lucratives, sur toutes les relations ou publiques ou judiciaires que nous avons les uns avec les autres, sur toutes les mutations que nous faisons subir à nos propriété » (Mémoire des directeurs du commerce de la province de Guienne sur l'arrêt du conseil du 30 août 1784, C 4382-24).

La même idée est développée ailleurs (7 juin 1765 C 4381-45) : « s'il n'est point permis aux colonies d'exporter directement à l'étranger les productions de ces colonies dont la métropole fait elle-même, après les avoir reçues, un commerce avec l'étranger, c'est parce que les colonies n'ont été établies que pour étendre le commerce de la métropole et non pour faire elles-mêmes un commerce direct avec l'étranger. C'est pour les contenir toujours dans la dépendance à

laquelle elles ne doivent jamais se soustraire envers la métropole; c'est parce qu'elles doivent à la métropole le tribut de toutes leurs productions en échange de tous les sacrifices qu'elle a faits pour les former, les augmenter, les conserver et les protéger; c'est enfin parce que le commerce qu'elles ouvriraient par l'exportation directe de leurs productions à l'étranger ruinerait celui de la métropole, ses manufactures, sa navigation, sa marine et porterait ainsi le coup le plus funeste à l'Etat qui leur a donné l'être et à qui elles ne doivent jamais oublier qu'elles sont redevables de la splendeur et des richesses dont elles jouissent sous sa protection bienfaisante... » Si donc les colonies souffrent elles-mêmes quelque désavantage en perdant la liberté du commerce, le désavantage est visiblement compensé par la protection de la métropole qui les défend par les armes ou les maintient par des lois, estime la Chambre de Guienne (C 4381-45).

Ainsi, d'une part, les négociants métropolitains ne réclament que leur dû en demandant le monopole du commerce des Iles, et, d'autre part, ils le méritent par le bien-être général dont ils sont les auteurs. Par suite, toute exportation qui serait faite directement des Iles à l'étranger constituerait un véritable « larcin » au préjudice de leur commerce (C 4381-45), et même un « crime » (5 août 1773 C 4335 pièce 60).

Et le seul moyen de conserver à la France les avantages qu'elle a droit d'attendre et de retirer de ses colonies, c'est la prohibition absolue de tout commerce et navigation étrangers, répète plusieurs fois la Chambre de Bordeaux (notamment C 4257 f^o 220). Une foule d'édits, de déclarations du roi, d'arrêtés du Conseil, de lettres patentes, de règlements enfin n'ont été rendus, depuis plus d'un siècle,

et renouvelés d'âge en âge, qu'afin d'écarter de plus en plus les étrangers de nos colonies, d'en assurer tout le commerce aux compagnies, à qui il fut concédé dans le principe, et après elles aux négociants du royaume. Ces lois prohibitives du commerce étranger dans nos colonies, « lois protectrices et tutélaires des objets les plus précieux à l'Etat », juste contre-partie de l'établissement et de la défense de ces mêmes colonies, la Chambre de Commerce de Guienne affirme qu'elles doivent être appliquées dans leur intégrité, car elle pense que « c'est à la sagesse et au maintien de ces lois que nos colonies doivent elles-mêmes leurs heureux succès; le commerce du royaume, son extension intérieure et extérieure; les manufactures, leurs progrès; les cultivateurs, le début de leurs denrées; la navigation, la quantité de ses navires; les chantiers royaux, les ouvriers nécessaires à la construction; la marine royale, ses matelots; la population enfin, cette foule d'artisans et de manœuvres que les détails du commerce et des armements occupent et font vivre avec leurs familles dans nos villes maritimes » (27 juin 1765 C 4381-47). La Chambre de Bordeaux avoue d'ailleurs que « s'il en était cependant quelqu'un qui dût souffrir de l'observation des lois qui leur sont communes, il n'y aurait certainement point à balancer entre la métropole et les colonies, celles-ci doivent à l'autre leur existence, elles sont à la métropole comme l'accessoire au principal, et il n'a jamais été mis en doute si les intérêts de celle-ci sont préférables à ceux de l'autre » (27 juin 1765 C 4381-47).

La Chambre de commerce est intransigeante : il ne peut être, pour elle, question d'aucune atténuation à ces lois, si faible soit-elle, car « le plus petit changement dans la constitution entraîne la ruine des principes, et la ruine des prin-

cipes est toujours suivie d'un arbitraire funeste » (5 août 1773 C 4335-60).

Les archives de la Chambre de Commerce de Guienne contiennent donc une énergique profession de foi en faveur du système de l'Exclusif. C'est avec véhémence qu'elles rappellent, à maintes reprises, presque à chaque page pourrait-on dire, les fameux principes du Pacte colonial : « Ils crient et crieront sans cesse, ces principes, que les colonies n'ont été fondées que pour l'utilité de la métropole, qu'elles ont été formées à ses dépens et par ses soins, qu'elles sont soumises à ses lois; qu'elles sont protégées par ses armes, que destinées à porter le commerce de la nation au delà de ses premières bornes, leur culture n'est protégée et encouragée qu'en faveur de ce même commerce, qu'il doit donc agir dans les colonies sans concurrence avec l'étranger; que tout acte de commerce au dehors est dans les colonies le plus monstrueux des désordres parce qu'il attaque plus directement la destination de leur établissement, que cet acte serait un véritable vol fait à la métropole... » (27 juin 1765 C 4381-47).

Mais, l'attachement et la fidélité de la Chambre de Commerce de Bordeaux au système du Pacte colonial, qui commençait pourtant à être sérieusement battu en brèche au XVIII^e siècle, n'était qu'une des formes qu'elle déployait en vue de sauvegarder l'intérêt des commerçants et armateurs bordelais. Si elle s'est montrée le champion inlassable de cette doctrine envers et contre ceux qui la critiquaient ou tendaient à l'affaiblir de plus en plus jusqu'à complet abandon, c'est qu'elle la jugeait profitable aux intérêts de la capitale de la Guienne. Là elle a trouvé la force et la raison de ne pas se départir de l'attitude adoptée une fois pour toutes.

De ces données fondamentales découlaient des conséquences nécessaires. C'est ainsi tout d'abord que la lutte contre les compagnies privilégiées était également au nombre des principes absolus de la Chambre de Guienne, et cela se conçoit : les armateurs bordelais qui font le trafic colonial entendent mettre hors de débat qu'il s'agit là d'un commerce privatif pour lequel il est indispensable que ceux qui l'entreprennent ne puissent en rien être gênés par une concurrence quelle qu'elle soit. Or cette concurrence peut se manifester de diverses manières, non seulement par des autorisations de commerce accordées aux étrangers, mais encore par des restrictions apportées à leur propre liberté. Ainsi les privilèges des compagnies sont, au même titre que le droit de commercer concédé aux étrangers, des entraves au monopole. Les uns et les autres doivent donc être prescrits de la même manière. Suivant le mouvement de réaction contre les abus des grandes compagnies de colonisation, la Chambre de commerce de Guienne prit donc position d'adversaire déterminé de ces sociétés, avec Montesquieu dont les enseignements sur les rapports des colonies avec la métropole furent bientôt consacrés comme une doctrine officielle. Il faut, disait-elle, « enlever à une poignée d'hommes un avantage qui doit appartenir indistinctement à tous les sujets d'un même roi ». Le plus grand des inconvénients qu'ils reconnaissent aux compagnies, « c'est de gêner, par des privilèges exclusifs, la liberté du commerce ». Or, « tout privilège exclusif, fléau de l'industrie, est en général odieux » (C 4266), « c'est la concurrence, ajoute Montesquieu, qui met un prix juste aux marchandises et qui établit les vrais rapports entre elles¹ », affirma-

1. *Op. cit.*, liv. XXI, C 21.

tion qui semble en contradiction absolue avec les principes primordiaux examinés jusqu'ici. Mais la suite est significative : Montesquieu — et la Chambre de Commerce avec lui — n'admet la liberté du commerce qu'en ce qui concerne les rapports des colonies avec la mère-patrie, le trafic avec l'étranger leur demeurant interdit.

Les directeurs du commerce de la province de Guienne exposèrent notamment leurs idées à ce sujet en répondant au mémoire d'une compagnie qui sollicitait une concession à la Guyane et un privilège pour le commerce sur la côte d'Afrique, depuis le Cap Blanc jusqu'à la rivière de Sierra-Leone (10 août 1775, C 4383-27) : « ...Ce n'est pas à tort que les écrivains politiques et tous les négociants du royaume se sont dans tous les tems élevés contre les privilèges des compagnies exclusives. Rien de plus injuste, en effet, qu'une préférence accordée à quelques particuliers au préjudice et à l'exclusion des autres sujets de l'Etat. Rien de plus contraire aux intérêts et au progrès du commerce qu'un privilège qui, en écartant la masse des divers négociants, éteint nécessairement ce principe si actif du commerce, la concurrence, qui seule est capable de le porter à ce degré d'étendue et d'activité dont il peut être susceptible. »

D'ailleurs, leur opposition s'adresse contre toute compagnie privative, quelle que soit son importance : ainsi chaque fois qu'un groupe de négociants, sous divers prétextes, demandera « l'exclusif » d'une portion du commerce, ils s'insurgent contre ses prétentions.

Mais c'est un autre son de cloche que l'on entend lorsqu'on voit, d'un autre côté la Chambre de Commerce essayer d'accroître ses privilèges. C'est ainsi qu'elle montre une hostilité déterminée contre toutes les mesures qui pourraient favoriser les autres places, qu'elle combat successi-

vement et surtout l'introduction des denrées coloniales par le port de Saint-Malo, par celui de Marseille, la franchise de ces mêmes ports, la liberté pour les ports de Saint-Valéry et Libourne d'armer pour l'Amérique, la franchise des ports de Dunkerque, Lorient, Bayonne, etc.

Les registres de la Chambre de Commerce de Guienne sont pleins de récriminations contre les édits susceptibles de porter atteinte aux monopoles bordelais. Jalousement locale, partant routinière, elle est à l'affût de tous les « bruits », fondés ou non, qui peuvent la renseigner sur les intentions du gouvernement. Ses réclamations, défendues par son député au Conseil supérieur du commerce, siégeant à Paris, furent généralement approuvées par la Jurade, le Parlement et la Bourse des marchandises.

En ce qui concerne l'autre grande question coloniale, celle de l'esclavage, la Chambre de Commerce ne s'est pas préoccupée de théorie. Elle n'envisage pas le principe de l'esclavage au point de vue théorique, mais toujours au point de vue de l'intérêt bien compris de ses négociants. Elle ne se mêle pas des discussions contemporaines sur l'idée de la liberté et de la dignité humaines. Elle ne considère l'esclave que comme une marchandise de qualité, et, lorsqu'elle constate que « la mortalité de cette espèce est quelque chose d'affreux » et s'en étonne, c'est sur le sort des armateurs qui font la traite, et non sur celui des nègres qu'elle s'apitoie.

Donc, la Chambre n'émit pas de théorie sur le fondement même de l'esclavage, faute de pouvoir concilier la raison et les intérêts qu'elle avait mission de protéger. Peut-être faisait-elle sienne la boutade de Montesquieu qui disait que « le sucre serait trop cher si l'on ne faisait travailler la plante qui le produit par des esclaves. Ceux dont il s'agit sont

noirs depuis les pieds jusqu'à la tête, et ils ont le nez si écrasé qu'il est presque impossible de les plaindre¹. »

En réalité, il eût été difficile de légitimer l'esclavage, et, quand se posa la question de son abolition — le gouvernement avait déjà fait démentir en 1776 des bruits relatifs à un prétendu projet en ce sens (25 mars 1776 C 4337) — le commerce ne se prononça pas sur le fond, se bornant à poursuivre le maintien des usages existants (30 juillet 1789 C 4259, 23 décembre 1789 C 4266) et félicita le curé de Blaye qui étudiait « les moyens de concilier les opinions opposées sur la servitude des nègres et leur affranchissement » (22 janvier 1790 C 4366, 28 janvier 1790 C 4259).

Pourtant, une évolution s'était opérée dans l'opinion de certains Bordelais au sujet de la traite des noirs. Assez tardivement, après la publication de l'Esprit des Lois, Montesquieu se révéla résolument anti-esclavagiste et se prononça contre la traite. D'autre part, un auteur bordelais, Laffont de Ladebat, publia en 1788 un discours sur la nécessité et les moyens de détruire l'esclavage dans les colonies².

La Chambre de commerce ne commença à se préoccuper du sort des noirs et des traitements qu'on leur infligeait que lorsque son monopole de traite fut menacé, c'est-à-dire au moment où la traite rencontra des difficultés, où les réclamations des colons s'élevèrent avec insistance contre l'insuffisance des arrivées, et où les effets de la concurrence étrangère se firent sentir. Alors, par une philanthropie apparente, qui déguisait en réalité la défense du monopole, on voit les directeurs du commerce bordelais manifester le vœu que les colons soient dorénavant plus « ménagers »

1. *Op. cit.*, liv. XV, C 5.

2. Leroux, *op. cit.*, p. 299.

des nègres. Mais ils trahissent leurs véritables sentiments en s'inquiétant devant la campagne menée par les « Amis des noirs » en faveur de l'abolition de l'esclavage.

En fin de compte, la proclamation de la liberté du commerce et de celle des individus par la Révolution devait anéantir les aspirations du commerce girondin. Aussi est-ce un véritable affolement à la Chambre de Guienne lorsque sont connus, en 1789, le projet d'abolition de la traite et de l'esclavage, et celui de la suppression des vestiges du Pacte colonial. Le 5 décembre 1789 un appel à toutes les Chambres de commerce, en faveur de la traite, est lancé par les directeurs du commerce bordelais qui précisent ouvertement d'ailleurs qu'ils ne cherchent pas à « légitimer l'établissement de l'esclavage, mais à prouver la nécessité de le maintenir » (23 décembre 1789 C 4266 f° 165).

Les négociants de Bordeaux estiment que leur « fortune peut être anéantie par un décret qui prononceroit l'admission des étrangers dans nos colonies, la suspension de la traite ou la liberté des noirs. » Ils jugent « peu saines » et « malheureusement trop répandues » les conceptions « sur la liberté illimitée du commerce dans nos colonies » (7 décembre 1790 C 4266).

Les idées libérales l'emportèrent pourtant, et bientôt, d'ailleurs, la Chambre de Commerce de Guienne devait être supprimée.

CHAPITRE III

L'ŒUVRE DE LA CHAMBRE DE COMMERCE EN MATIÈRE COLONIALE

De sa création à sa suppression, la Chambre de commerce de Guienne n'a fait que mettre en pratique ces idées directrices.

Son œuvre n'est que l'application des principes qui lui étaient chers, son histoire — qui s'inscrit dans les faits —, leur illustration. Ses démarches et ses interventions, que révèlent lettres, mémoires et comptes rendus de séances ont toutes le même mobile.

La demande qui revient sans cesse dans les registres de délibération de la Chambre de commerce et dans la correspondance régulière qu'elle entretient avec les ministres, est, outre la sauvegarde de ses privilèges, la stricte application des lois prohibitives. Des imprécations s'élèvent aussitôt que le gouvernement affecte des tendances libérales : pas d'immixtion des étrangers dans le commerce général des Iles, pas d'introduction des nègres de traite étrangère, anglaise ou hollandaise, pas d'adoucissement de l'esclavage.

Ses réclamations répétées, uniformes, contre une certaine tolérance commerciale ne sont d'ailleurs pas de simples affirmations de principe, sans portée ; elle était le porte-

parole officiel des négociants de Bordeaux en rapport avec les Iles, exprimait leurs sentiments et résumait le contenu des nombreux mémoires qu'ils lui adressaient.

Les négociants, en effet, affirmaient hautement leurs idées prohibitionnistes, et, dans un mémoire du 5 août 1773, adressé à « Messieurs les Directeurs du commerce de la Province de Guienne », ramassant tous les arguments en faveur de l'Exclusif (C 4382, pièce 5), ils n'hésitent pas à écrire : « La continuité des malheurs qui affligent le commerce de nos colonies, par l'admission constante des étrangers, excite encore les plaintes des négocians et nécessite les nouveaux efforts qu'ils font aujourd'hui pour parvenir à intéresser le Ministère au sort du commerce national. »

Rares sont donc les exemples où la Chambre se soit départie de sa règle de conduite traditionnelle à l'égard des colonies, appuyée qu'elle était par la Jurade, le Parlement, les négociants et les industriels.

Malgré tout, quelquefois, notamment pendant les guerres de Succession d'Autriche et de Sept Ans, on vit la Chambre de commerce disposée à admettre passagèrement de légères atténuations au Pacte colonial. C'est qu'en temps de guerre maritime la question se posait avec plus d'acuité, le ravitaillement des possessions d'outre-mer devenait très difficile, souvent impossible. Bordeaux lutta bien dans ce but avec une énergie farouche, ne se laissant abattre ni par l'enlèvement de ses navires et de leur cargaison par les ennemis, ni par les obstacles, ni par les revers (25 juin 1782 C 4347), mais les événements furent les plus forts et contraignirent la Chambre de commerce à céder et à solliciter pour les neutres l'expédition de passeports du roi (1744-1750 C 1610), après en avoir combattu l'admission. Mais c'est poussée par la force des choses et dans l'intérêt bien

compris de Bordeaux, ainsi que l'indique nettement la question qu'elle se pose en la circonstance : « Dans cet état devons-nous abandonner entièrement le commerce de nos colonies, ou ne convient-il pas mieux que nous délivrions (aux étrangers) quelques-uns des passeports qui nous ont été confiés ? »

Créée pour défendre le commerce bordelais, la Chambre de Guienne eut sa tâche à cœur ; elle multiplia ses interventions et, ne mesurant pas ses peines, ne négligea rien pour la mieux remplir. « L'intérêt de notre commerce de l'Amérique est trop essentiel à la province pour négliger aucune circonstance qui peut être favorable » écrit en 1708 le député du commerce de Guienne, M. Fenelon (C 4300 pièce 50).

C'est ainsi que, pour donner plus de poids à ses démarches, la Chambre de Bordeaux n'hésitait pas à se mettre en rapport avec les diverses autres chambres de commerce que des intérêts analogues, une lutte commune contre le fisc et les fermes unissaient. Elle se concertait avec elles en vue d'une action collective et une correspondance active s'échangeait entre elles à toute occasion, signe matériel de leur bonne intelligence et de leur confiance réciproque. Les relations étaient surtout suivies avec La Rochelle et Nantes avec qui elle s'entendait notamment pour proposer le tarif des marchandises soumises au domaine d'Occident. Des heurts et des rivalités venaient bien quelquefois rompre l'harmonie de ces rapports : un froid se glissa ainsi quelque temps entre Bayonne et Bordeaux, et une intelligence sérieuse se produisit entre Bordeaux et Nantes ; deux places rivales qui prétendaient l'une et l'autre à l'hégémonie du monde commercial.

Il n'en reste pas moins que, dans les cas graves, pour

conjurant un péril commun qui les menaçait commercialement, les Chambres s'entendaient pour y faire face ensemble et, par leurs protestations conjuguées, essayer d'écarter l'orage.

D'ailleurs, l'importance des intérêts confiés à la Chambre de commerce de Guienne, la valeur et la situation personnelles de ses membres lui assuraient une influence prépondérante. L'accueil que la Cour réservait à ses délégués (23 juin 1756 C 4256) donne une idée de son prestige; les ministres, particulièrement Maurepas, favorisaient le commerce d'une grande confiance ainsi que de beaucoup de bienveillance. Il faut reconnaître de plus que les directeurs faisaient tout ce qui était en leur pouvoir pour se concilier les bonnes grâces des puissants. Sacrifiant à l'usage existant d'offrir des présents aux gens en place, la Chambre de commerce leur fit don de vins de Bordeaux, de jambons de Gascogne (16 avril 1715, C 4252; 1714-1715, C 4419), comme aussi de médaille d'or (25 oct. 1714, C 4251) ou bourses de jetons (20 décembre 1759, C 4256). L'heureuse influence des banquets sur la négociation des affaires fut également mise à profit, et, à plusieurs reprises, la Chambre de commerce de Guienne eut des hôtes illustres.

C'est surtout vers les gouverneurs et les intendants des colonies, qui pouvaient tant pour les intérêts de la ville, qu'allèrent les attentions. Elle leur faisait sa cour, leur offrait à l'occasion soit une bourse de jetons, soit un dîner d'apparat ou un bal lorsqu'ils étaient de passage à Bordeaux (12 janvier, 21 décembre 1769 et 29 octobre 1770, C 4257; 7 septembre 1785 et 20 juillet 1786, C 4258). Un dîner, ainsi offert en 1785 coûta plus de 25.000 livres (voir comptabilité C 4426).

Toutes ces dépenses grevaient lourdement le maigre

budget de la Chambre de commerce qui dut finalement y renoncer (26 septembre 1787, C 4259).

En outre, elle entretenait avec eux toute une correspondance où se remarquent même des lettres de nouvel an, telle la lettre au gouverneur des Iles sous le Vent, du 29 décembre 1769 (C 4264).

D'un autre côté, la Chambre de Guienne était également en relations avec les divers agents de l'administration métropolitaine, surtout avec les fermiers, relations qui donnèrent lieu souvent à des conflits et des vexations. Mais ses rapports furent surtout nombreux avec l'intendant qui se mêlait activement à ses travaux, car il pouvait assister à ses séances, et même les présider, aux termes de l'arrêt du conseil portant création de la Chambre de commerce. Si les premiers intendants y montrèrent peu d'assiduité, les suivants s'y rendirent fréquemment, et, en règle générale, la Chambre de Guienne leur manifesta une déférence qui n'excluait pourtant pas, à de certains moments, un sentiment d'opposition. Au total, la Chambre de Bordeaux n'eut guère qu'à se féliciter d'eux, mis à part quelques froissements (22 août 1741 C 4254). Tourny, entre autres, exposait ainsi ses sentiments au député Castaing : « J'aime les négociants de Bordeaux; je cherche à leur faire toute sorte de plaisir; il n'y en a pas à qui ma porte ne soit sans cesse ouverte et qui ne puissent compter sur mes conseils ou sur mes soins, suivant qu'ils se trouvent avoir besoin des uns ou des autres » (13 avril 1754, Fonds de l'Intendance, C 1624).

A ces relations diverses, adroitement ménagées, la Chambre de commerce recourut pour appuyer ou défendre sa cause, c'est-à-dire ses intérêts, chaque fois que l'occasion se présenta, et elle se présenta souvent au cours du XVIII^e s.,

car la Chambre, attentive à ce qui la touchait de près ou de loin, prête à tous les sacrifices pourvu qu'on ne porte pas atteinte à ses prérogatives, s'intéressait tout spécialement aux affaires coloniales.

C'est avec une attention constante qu'elle suit l'évolution de la politique coloniale française. Elle adresse ainsi au duc de Choiseul une longue lettre contre le projet d'abandon du Canada aux Anglais, en 1761, lorsque, à la suite de la capitulation de Montréal (8 sept. 1760) son territoire était occupé par les troupes anglaises. Les négociants bordelais soulignent l'importance de notre grande possession de l'Amérique du Nord dans le trafic colonial et insistent sur le fait que la cession du Canada aurait pour conséquence la ruine de la pêche de la morue et constituerait une menace pour les Iles car, à leur avis, la Louisiane ne suppléerait en aucune façon le Canada. Leur conclusion est nette : « La paix n'a pas tous nos vœux, s'il doit en coûter la cession du Canada » Ce serait une « perte irréparable » et il vaut mieux « continuer la guerre que de traiter à des conditions aussi désastreuses » (lettre du 22 décembre 1761, C 4264, f^o 78).

En conséquence, une souscription est ouverte en 1762 afin « d'augmenter les forces de la marine royale et de continuer une guerre rendue nécessaire par les exigences des Anglais », ainsi que le porte la délibération de la Chambre de Guienne (C 4256). Les directeurs du commerce de Bordeaux s'y inscrivent pour 10.000 livres le 11 janvier 1762, et ce détail nous est donné que, en raison du « malheur des temps », l'intendant Boutin a fourni 4.000 livres sur les 10.000 souscrites. Mais, on le sait, la marine française ne retira que des défaites de cette prolongation de la guerre navale,

Vingt ans plus tard, en 1782, le patriotisme colonial de la Chambre de commerce de Guienne donna une autre preuve de sa profondeur. Après la défaite du comte de Grasse aux Antilles, elle lança, le 6 juin, une souscription dans le but de faire construire un vaisseau de premier rang pour en faire don au roi (C 4258) et tint à ouvrir elle-même la liste des souscripteurs en mentionnant : « La Chambre de commerce pour vingt mille livres des propres deniers des directeurs. » Trois cents signatures environ étaient réunies avant la fin du mois, et près de 500.000 livres obtenues. Il est curieux de noter que Caron de Beaumarchais, armateur, et négociant à ses heures, avait promis cent louis « en sa qualité d'armateur » (v. séances de la Chambre de commerce des 13 et 28 juin 1782, C 4258). En fin de compte les délibérations des 28 juin et 11 juillet 1782 (C 4258) nous apprennent qu'on put offrir au roi, qui agréa la somme, 1.600.000 livres, dont 1.500.000 pour la construction d'un vaisseau de 110 canons.

La Chambre de commerce de Guienne est donc toujours prête à donner son concours et à se mettre en avant pour les affaires coloniales, mais il ne faut pas l'attaquer sur les questions de monopole commercial.

Section I. — Lutte pour la défense et l'accroissement de ses monopoles et privilèges.

L'intérêt de la Chambre de Guienne, jalousement sauvegardé, lui fait adopter une attitude qui n'est contradictoire qu'en apparence : ses interventions infatigables et incessantes ont le double but de lutter en protestant énergiquement contre le monopole ou les privilèges des autres villes,

et de défendre et augmenter à toute occasion ses propres monopoles ou privilèges.

Tout privilège dont ils ne profiteraient pas est insupportable aux négociants bordelais qui manifestent leur hostilité par des attaques immédiates. C'est ainsi que l'arrêt du Conseil du 30 octobre 1767 qui exempte les armateurs de Saint-Malo, le Havre et Honfleur de la taxe de 10 livres par tête de noir importé dans les colonies, produit une vive effervescence dans la Chambre de commerce de Guienne. Vite sa décision est prise de s'entendre avec les ports du Sud-Ouest, Bayonne et La Rochelle, pour essayer d'obtenir, de concert avec eux, la même faveur.

A cette fin, les armateurs bordelais rédigent une requête circonstanciée qu'ils remettent à la Chambre de commerce, laquelle s'y emploiera jusqu'à complète réussite : « Un traitement moins favorable que celui qui a été fait aux négociants du Havre, de Honfleur et de Saint-Malo, serait capable de jeter dans le découragement des armateurs qui se sont toujours fait une loi de surpasser ceux des autres ports lorsqu'il a été question de soutenir et d'étendre le commerce maritime ou d'approvisionner les colonies » (25 février 1768, C 4383, pièce 24).

C'est ainsi également qu'elle lutte contre les compagnies privilégiées. Le 10 août 1775, un mémoire s'opposant à une demande de concession en Guyane et de monopole pour la traite entre Cap Blanc et la rivière de Sierra Leone (C 4257 et C 4383) est adoptée d'emblée par les directeurs du commerce bordelais.

Un peu plus tard, le 2 août 1783, ils adressent au ministre de la Marine leurs récriminations contre le monopole de la traite du Sénégal au profit de la Compagnie de la Guyane (C 4265). D'après eux, l'unique projet favorable à la Guyane

devait porter sur l'assainissement et le dessèchement des marais.

Mais c'est la grande Compagnie des Indes qui sera tout naturellement l'objectif essentiel des attaques de la Chambre de commerce de Guienne tout au long du siècle. Celle-ci sut mettre en relief, en fournissant des chiffres à l'appui de ses dires, que la compagnie était impuissante à remplir ses engagements, incapable d'exercer son privilège qui par suite ne se concevait plus, incapable également de le faire respecter par les étrangers qui venaient impunément acheter des nègres sur les côtes de la concession. De 1740 à 1767 la même argumentation ne cessera d'être reproduite. Les attaques redoublent de force en 1762 : la Chambre de commerce de Bordeaux — jointe aux autres — essaya alors d'obtenir que le domaine de la compagnie fit les frais de la paix au traité de Paris. La ruine de la compagnie, privée à peu près de tous ses biens, lui apparaissait comme un bien pour tout le monde.

Elle fit entendre de nouveau ses doléances en 1785 lorsque le privilège exclusif de la compagnie fut rétabli. La Chambre de Guienne invita son député à prendre avec énergie la défense des intérêts bordelais et elle fit même partir à cette occasion un envoyé extraordinaire, Le Tellier.

Plus tard encore, en 1787-1788, elle témoigna à l'abbé Morellet, qui avait lutté par tous les moyens contre la Compagnie des Indes, sa vive reconnaissance, en lui adressant « une excellente barrique de vin de Lafite qui a coûté plus de 25 louis » (délibérations des 29 novembre et 29 décembre 1787, C 4259); l'abbé fit d'ailleurs savoir par la suite qu'il préférerait dorénavant de l'argent liquide (C 4266). C'est que les députés du commerce avaient eu l'idée de rédiger un placet au roi contre la compagnie privilégiée et,

au lieu de se charger eux-mêmes de ce soin, ils en avaient confié la rédaction à l'abbé Morellet, célèbre déjà par un mémoire sur la suppression de la compagnie, présenté au roi en 1769.

La Chambre de Guienne fut hostile aussi aux projets de fondation de compagnies d'assurances privilégiées, bien que les risques garantis par les assureurs particuliers fussent énormes, surtout en période de guerre. Elle s'éleva, en 1713, contre un plan de création de chambres d'assurances dans les principales villes du royaume (C 4251 et C 4261) et s'opposait encore en 1786 à l'idée d'une chambre unique d'assurances pour Bordeaux (C 4266 et C 4376).

Mais la lutte contre les compagnies privilégiées n'est qu'un aspect de la campagne menée par les négociants bordelais pour la sauvegarde de leurs monopoles, et la Chambre de Guienne est extrêmement pointilleuse en ce qui concerne l'application du système qui érige en principe que seuls les armateurs des ports français autorisés et désignés ont le droit d'exercer le commerce colonial. Tout le XVIII^e siècle retentit de ses plaintes sur la violation des privilèges coloniaux et la concurrence des ports non autorisés. Elle combat toutes les concurrences sans exception d'ailleurs.

Par exemple, le 6 mars 1727, le fait que des vaisseaux du roi se sont permis de prendre à fret des indigos et des sucres à la Martinique et à Saint-Domingue donne lieu à une grave délibération des directeurs du commerce de Bordeaux (C 4253).

Dès l'année 1718, les négociants bordelais se plaignent que ceux de Marseille — port franc mais non admis au trafic colonial par le règlement de 1717, — envoient leurs vaisseaux aux Iles d'Amérique. Ils renouvellent leurs plaintes

en 1727 et rédigeant un mémoire contre la permission abusivement accordée aux ports de la Méditerranée de faire le commerce des Iles qui devait être réservé à ceux de l'Océan.

Quelques années plus tard, en 1740, Bordeaux s'employa à faire rejeter la prétention du petit port de Saint-Valéry-sur-Somme de s'adonner au commerce des Iles (C 4262).

Dunkerque, port franc comme Marseille, mais également omis dans l'autorisation de 1717, ayant reçu la permission officielle en 1721, la Chambre de Bordeaux ne manque pas d'en demander la révocation en 1749 sous prétexte que ce port tirait d'Angleterre, de Hollande et de Flandre des marchandises prohibées qu'il introduisait aux Iles au détriment des manufactures françaises.

A la même époque, la Chambre revient à la charge au sujet de Marseille à qui le commerce des Iles avait été permis sous certaines conditions. Elle informe son député, M. Carton, que les négociants de Marseille ont tellement franchi les limites qui leur avaient été prescrites qu'ils n'en reconnaissent plus aucune, et que la franchise de leur port leur permet de recevoir facilement des marchandises prohibées qu'ils apportent ensuite aux colonies (17 juin 1749, C 4263).

En 1752, les commerçants de Libourne voient leurs velléités de demander la permission d'armer directement pour l'Amérique combattues par les Bordelais (lettre au député du 15 août 1752, C 4263).

En 1758, c'est contre la franchise de Saint-Malo que se dressent les protestations (C 4264).

En 1778, un négociant de Bordeaux qui « a osé solliciter », moyennant une subvention, le monopole du ravitaillement colonial, s'attire les foudres de la Chambre de commerce. Le chef du bureau des colonies au ministère qui l'a éconduit

est aussitôt remercié, en même temps que prié instamment de livrer le nom de « l'audacieux » (voir délibération du 10 déc. 1778, C 4258 et lettre du 12 déc. C 4265).

Un autre point important formait l'objet des réclamations des négociants bordelais pour le commerce des Iles : c'était la transformation des matières premières aux colonies.

La question des sucres, principalement, les occupait car la majeure partie des retours des Iles se faisait en sucres, les uns bruts, les autres demi-façonnés ou terriés, les derniers prêts à la consommation, et Bordeaux était à la fois centre d'importation de sirops (sucres en mélasse) et centre de raffineries dont elle possédait un grand nombre. L'intérêt de la question était celle-ci : si les colonies sont autorisées à fabriquer des sucres blancs, les raffineries de la place seront menacées et la vente directe par les armateurs des sucres blancs coloniaux n'offre pas du tout le même intérêt, à cause de la prime très forte — près de 4 livres par cent pesant — qui est accordée aux sucres raffinés en France et réexportés à l'étranger.

La Chambre de commerce de Guienne ne cessa donc pas de demander l'interdiction de ce que la langue du XVIII^e siècle appelle le « blanchissage » des sucres aux colonies, c'est-à-dire du raffinage.

C'est ainsi qu'au hasard on relève une délibération des directeurs du commerce du 3 avril 1732 (C 4253, f^o 139) contre l'établissement de raffineries à Saint-Domingue, qui rendaient les usines françaises « non seulement inutiles, mais ruineuses » aux propriétaires, et un mémoire motivé.

La ville aspirait même au monopole du raffinage en France¹. Les Archives de la Chambre de commerce tra-

1. V. Bondois, « Les centres sucriers en France au XVIII^e siècle », dans *Revue d'hist. écon. et sociale*, 1931, p. 32 et suiv.

duisent son désir de combattre et annihiler ses concurrents pour assurer le débouché certain de sa production et parvenir au monopole de fait sinon de théorie. Elle combattit avec acharnement les entreprises voisines. Il faut signaler entre autres sa lutte contre les patrons du Languedoc et de La Rochelle, contre les propriétaires des usines de Marseille et d'Orléans.

D'autre part, les raffineurs de Bordeaux, puissants industriels, ne cessent de réclamer, par la voix de la Chambre de commerce, de nouveaux privilèges pour l'entrepôt (9 août 1715), les droits à payer sur les stocks coloniaux, les taxes qui se levaient à l'entrée des cinq grosses fermes.

En 1712, ils discutent avec les fermiers généraux au sujet des droits levés et obtiennent, le 15 janvier 1718, l'exemption de taxes pour leurs exportations à l'étranger.

Bien que gravement atteints par la grande crise économique qui avait débuté en 1760, les raffineurs essayèrent de lutter et s'efforcèrent de maintenir leurs privilèges.

En 1767, ils essaient d'obtenir des diminutions appréciables sur les taxes douanières (C 4264). Dix ans, après, ils attaquent avec violence les droits mis à la requête des conseils du Cap et de Port-au-Prince sur certains produits coloniaux (C 4265). Le 25 mai 1786 ils obtiennent l'établissement d'une prime — qui disparut en 1788 (C 4359) — et font frapper une médaille que le « sieur Nairac aîné » sera chargé de remettre au roi « en reconnaissance des faveurs que S. M. a accordées à leurs fabriques par l'arrêt du conseil du 25 mai dernier » (18 août 1786, C 4258).

En un mot, ils ne laissèrent rien passer qui pût les atteindre et tous leurs efforts tendirent à faire au moins respecter les ordonnances par les producteurs des Iles.

Section II. — Lutte contre les dérogations au système de l'Exclusif et contre la concurrence étrangère dans les Iles d'Amérique.

Mais ce qui préoccupe surtout la Chambre de commerce de Guienne et tient le premier plan dans ses délibérations et sa correspondance, c'est la concurrence des étrangers qui se livrent au commerce colonial.

Aux intérêts des armateurs bordelais, attachés à défendre leur monopole, s'opposaient d'ailleurs les intérêts des colons français des Antilles qui réclamaient pour eux le droit de trafiquer librement avec l'étranger car, à écouler leurs sucres en Amérique, ils trouvaient grand avantage, et, de plus, « éprouvaient également le besoin d'être approvisionnés en bois, en farines, en poissons, qu'ils trouvaient à meilleur compte sur le continent voisin qu'en France¹. »

Ils ne cessaient de se plaindre, et souvent avec raison, de ce que la France les laissât manquer de marchandises de première nécessité, de noirs pour la mise en valeur de la colonie, ainsi que de l'inutilisation systématique des tafias dont la vente eût porté tort aux provinces viticoles.

En réponse, la Chambre répète sans se lasser, à toute occasion que « le commerce de France est en état d'approvisionner les colonies » en vivres comme en nègres, affirmation dont le bien-fondé n'est pas toujours prouvé et que des observateurs impartiaux de l'époque contredisent. Elle taxe sans hésiter d'exagération les demandes et les plaintes des colons.

En ce qui concerne la morue, par exemple, une lettre de la Chambre de commerce à son député (28 mai 1785 C 4266

1. H. Sée, *Les origines du capitalisme moderne*, p. 127.

f^o 210 v^o) prétend que « nous avons 155 navires propres à la pêche du poisson sec » et que « nous sommes suffisants pour approvisionner nos colonies de morue, d'autant plus qu'il s'en faut de beaucoup que la consommation en soit aussi considérable à Saint-Domingue qu'aux Iles du Vent. Ce sont les Antilles qui consomment le plus; on y nourrit les esclaves avec 2 livres de bœuf par semaine ou 3 livres de morue alternativement. En y supposant 150.000 nègres ils consommeront 117.000 quintaux, et nous pouvons pêcher au delà de 300.000 quintaux... »

D'autres textes apportent des affirmations analogues en ce qui concerne les farines, les noirs, les bois (C 4381 pièce 47), quand l'occasion se présente.

La concurrence des étrangers est donc pour la Chambre de commerce de Guienne la préoccupation première, celle qui revient tout le long du siècle dans ses délibérations et sa correspondance.

Le même traitement n'est d'ailleurs pas appliqué à tous uniformément. Il y a des nuances entre eux : alors que les Espagnols sont tolérés « parce qu'ils versent dans les colonies beaucoup de numéraire en échange des divers objets de nos manufactures » (dépêche de Montmorin du 13 octobre 1787 C 4358 pièce 30), des « représentations » sont faites lorsque des négociants allemands des Chartrons arment des navires étrangers pour les colonies françaises, tel Van der Scheilder et Waltering qui avaient, en 1764, chargé un navire hollandais pour la Martinique (30 août 1764, C 4256).

Les Américains ne sont pas supportés non plus¹ (3 avril

1. Sur la concurrence américaine aux Iles, voir l'article de Mac Cord Lowes, « Les premières relations commerciales entre Bordeaux et les Etats-Unis (1775-1789) », dans *Revue hist. de Bordeaux*, 1927-1928.

1784, C 4265 f° 261), ni les Hollandais, mais les attaques les plus vives et les plus nombreuses protestations sont adressées contre la concurrence anglaise, qu'il s'agisse de l'introduction de denrées comestibles, — notamment de farines — ou de nègres, d'une part, et qu'il s'agisse du commerce de contrebande ou du commerce autorisé par le gouvernement d'autre part.

C'est presque journellement que l'on dénonce leur déloyal trafic et la contrebande qu'ils pratiquaient en grand, car les colons tournaient pratiquement le monopole en commerçant frauduleusement avec l'étranger et certaines îles, telle Sainte-Lucie, servaient d'entrepôts.

Savary des Bruslons nous donne des renseignements sur la manière de procéder des interlopes. Il les montre, d'abord, s'arrêtant à distance de la côte, derrière quelque rocher ou quelque langue de terre pour se mettre hors de la vue et à l'abri des canons des forteresses, ce qu'ils appellent entre eux « négociier à la longueur de la pique ». Cette précaution prise, ils envoient à terre « quelque personne qui sache le négoce et la langue pour engager, s'il se peut, par des présents considérables, les gouverneurs ou les premiers officiers des ports, à faciliter ou du moins à tolérer un trafic secret, ce qui ne manque guère d'arriver¹. »

S'ils ne peuvent réussir de cette façon, ils exécutent des signaux, bien connus des colons, qui, ainsi avertis de leur proximité, viennent en cachette, la nuit, pour effectuer leurs échanges.

Les négociants de Bordeaux, par l'intermédiaire de leur Chambre de commerce, s'élevèrent sans cesse contre cette admission des « interlopes ». Ils se montrèrent très pressants sur les précautions à prendre pour entraver les fraudes,

1. *Op. cit.*, V° « Interlopes ».

mais il était difficile, en réalité, pour les intendants, d'exercer une surveillance efficace et, d'après la Chambre de commerce, les étrangers savaient employer des moyens décisifs pour endormir leur vigilance.

Le règlement général du commerce des Iles, dressé par le roi en 1717, n'amena pas la cessation du commerce étranger de contrebande.

En 1722 déjà, la Chambre de Guienne signalait à la Martinique « près de quarante vaisseaux anglais qui y faisaient publiquement toute sorte de commerce avec les habitants de l'Ile. » (Délibération du 10 juin 1722 C 4252.)

En 1726, elle envoyait au conseil du roi un mémoire au sujet du commerce très préjudiciable aux Français que les Anglais et les Hollandais faisaient aux Iles. Il est de notoriété publique, disait le placet, que les Anglais, de concert avec les autorités des Iles, ont établi des entrepôts à Sainte-Lucie, île distante de 6 lieues de la Martinique. La Chambre de Guienne demandait instamment que les côtes fussent surveillées par des croiseurs et les contrebandiers sévèrement punis. Elle obtint du roi qu'on fit la chasse aux vaisseaux anglais, mais la répression fut illusoire.

En 1730, la Chambre de Bordeaux s'adresse directement au comte de Maurepas pour lui dénoncer l'intrusion des Anglais dans le commerce colonial : « 18 navires anglais et 2 hollandais apportèrent à Sainte-Lucie des chargements de bœuf salé, vivres et objets manufacturés, tandis que 2 pataches anglaises y débarquèrent 1.200 nègres. Ils emportèrent des sucres et firent baisser le fret des deux tiers » (C 4253 f^o 94).

Ses plaintes sont accrues de ce que, lors de l'augmentation à 3,5% des droits du domaine d'occident, promesse avait été faite que 1 % de ces droits serait « employé à

fournir aux dépenses que le roi doit faire pour empêcher absolument le commerce étranger qui se fait aux Iles. » (Séance du 13 nov. 1727 C 4253.)

Ces plaintes se renouvellent sans cesse d'ailleurs. La Chambre étant informée en 1734 que les étrangers cherchent à entrer directement aux colonies françaises en faisant faire les armements sous le nom de sujets français, demande que des mesures soient prises pour contrecarrer cette fraude (C 4253 f^o 217).

En 1739 et 1740, c'est à Saint-Domingue que la contrebande se montre plus active, et vers elle que sont dirigées les récriminations.

En temps de guerre maritime, la sauvegarde du monopole devenait plus difficile, mais Bordeaux, plutôt que d'abandonner ses privilèges, préférait tenir bon et risquer le tout pour le tout.

Lors du premier conflit avec l'Angleterre 1744-1748, la Chambre de commerce de Guienne commence à protester contre le commerce des neutres aux colonies. Elle s'élève en 1744 de ce que des chargements se fassent publiquement à Rotterdam, pour les colonies françaises, avec l'assentiment du gouvernement, et met en valeur, dans une lettre au comte de Maurepas (25 mai 1745 C 4263) que le port de Bordeaux, à lui seul, envoie plus de vivres aux possessions d'Amérique que tous les autres réunis. Le ministre répondit bien que s'il avait en effet, à cause de la guerre, accordé des passeports à 6 navires hollandais, le fait ne se reproduirait plus, mais la contrebande hollandaise n'en continua pas moins à la Martinique et le commerce de Bordeaux continua aussi à s'élever contre elle.

Au début de la guerre de Sept Ans, on se trouva en face des mêmes difficultés. Le vœu formulé par les députés du

commerce pour l'admission des neutres afin que les colonies soient ravitaillées provoqua une grande irritation chez les négociants bordelais. La Chambre de commerce fut convoquée d'urgence pour l'occasion et, comme conclusion à sa réunion, décida de réclamer l'annulation du vœu des députés (délibérations des 20 et 24 mars 1756 C 4255) et alla même bientôt jusqu'à procéder à un emprunt de 40.000 livres pour défendre son commerce contre la concurrence des neutres (délibération du 8 avril 1756 C 4255). Elle dit que cette proposition était propre à amener la perte totale de la navigation française qui, étant donné le prix des assurances, des armements, des équipages, des munitions et autres dépenses qu'elle est obligée de faire, ne peut entrer en concurrence avec la navigation des neutres qui n'ont pas tous ces frais. Les puissances de la ville, l'archevêque, le gouverneur, le maire et les jurats se joignirent à la Chambre. « Il est faux », disait la Chambre de commerce de Bordeaux dans le mémoire qu'elle adressait au contrôleur général, au ministre de la Marine, au ministre des Affaires étrangères et au garde des Sceaux, « que le ravitaillement des colonies soit impossible. Il est parti de ce port 20 vaisseaux depuis 3 mois; il y en a 30 qui vont partir de ce port seul. Les marchandises aux colonies sont à des prix aussi modérés qu'en temps de paix ».

De plus, deux délégués, MM. Lamestrie et Jarreau, furent envoyés spécialement à Paris, munis d'une lettre de recommandation de l'intendant Tourny qui leur assura un accueil favorable des ministres, en vue de faire interdire aux neutres le trafic colonial.

La solution transactionnelle à laquelle on arriva le 16 juin 1756, c'est-à-dire le système des passeports, n'eut évidemment aucun succès étant donné les sentiments de la

Chambre de Guienne, et resta pour ainsi dire lettre morte, à de rares exceptions près. Le registre des déclarations témoigne de refus à plusieurs négociants de passeports pour navires neutres (délibération du 3 mars 1757 C 4256). Le 10 octobre 1757, la Chambre se décida à renvoyer les passeports à elle confiés en se bornant à fournir les noms des négociants qui en sollicitaient (C 4256).

La Chambre de commerce, par ailleurs, intervint auprès du ministre de la Marine, pour que les neutres qui ont obtenu des autorisations rapportent en France les denrées des colonies (3 déc. 1757 C 4264).

Après la paix de Paris, en 1763, les plaintes contre le commerce interlope recommencèrent. Parce que Choiseul, malgré les récriminations des armateurs, donne aux Anglais l'autorisation d'importer de la morue dans les Antilles françaises, l'opinion des commerçants bordelais est, dès lors, que leur « commerce dans les colonies est totalement perdu ». Les étrangers y sont continuellement admis, disent-ils, « bientôt ils nous en chasseront ». L'introduction des étrangers dans les colonies « ruine notre province, éteint l'émulation chez les négociants et anéantit notre marine », écrit la Chambre de commerce de Guienne à son député dans les lettres des 17 décembre 1763 et 14 avril 1764 (C 4263 et C 4264).

Les protestations portèrent plus énergiquement de 1761 à 1763, et dans les années suivantes, contre l'introduction aux colonies de nègres de traite étrangère.

En août 1761, la Chambre de Bordeaux demande que 45 passeports accordés pour l'introduction de nègres de traite étrangère dans nos colonies soient révoqués « comme ayant été obtenus sous un faux prétexte de bien et d'utilité ». En douze longues pages, elle qualifie de « spécieuses » les consi-

dérations qui ont pu motiver une telle autorisation, car « le commerce de France peut suffire à entretenir de nègres les colonies » (mémoire du 13 août 1761 C 4383 pièce 12), et démontre que le commerce des nègres dans les colonies n'est plus praticable pour les Français si les étrangers y sont admis. En effet : « leurs armements moins coûteux, leurs cargaisons à meilleur marché réduisent le nègre pour eux à un plus bas prix. » Elle engage la Chambre de commerce de Nantes à protester contre cette mesure : « le mal est grand, il presse : on ne peut trop tôt crier, ny crier trop à la fois » (22 août 1761, C 4264). En 1762, elle adresse à M. le duc de Choiseul, « qu'on a cherché à persuader que le commerce de France était hors d'état de pourvoir les colonies de nègres », une réponse destinée à combattre cette allégation et où elle assure une nouvelle fois que le commerce est très capable de fournir de nègres les colonies. Elle établit de plus qu'il serait dangereux, « même mortel » pour le commerce d'employer des ressources étrangères (7 décembre 1762, C 4264 f^o 106 v^o).

En 1764, c'est un navire hollandais, mis en charge pour la Martinique, qui fait l'objet de ses représentations (C 4256 f^o 236).

A cette époque, les attaques contre le régime de l'Exclusif s'étendent rapidement et leur offensive se développe¹. Un mémoire sur « l'étendue et les bornes des lois prohibitives du commerce étranger dans nos colonies », lu à la séance de la Chambre du 15 mai 1765 (C 4250) vient mettre

1. A la fin de l'Ancien régime, les gouverneurs des colonies prenaient position contre le régime de l'Exclusif en alléguant l'insuffisance du commerce français. Ainsi, M. de Vallière, gouverneur de Saint-Domingue, écrivait en 1772 : « il ne vient pas dans une année dans cette colonie, à beaucoup près, la quantité de navires qu'il faudrait pour enlever les deux tiers des productions qu'on y recueille. » (Vaissière, *op. cit.* p. 37.)

en avant que « la navigation française ne pouvant pas approvisionner les colonies d'une suffisante quantité de nègres, morues et merrains, il était indispensable d'y suppléer en appelant l'étranger ». Plusieurs autres mémoires similaires furent déposés (V. lettre du 11 juin 1756 C 4263), et chacun donne lieu, de la part de la Chambre de commerce à des délibérations protestatives. Il ne lui faut pas moins de 29 pages, par exemple, pour répondre au premier. Elle y prétend que ce qui engage les colons à solliciter pour les étrangers la permission de leur apporter des noirs, c'est uniquement « l'espoir de les acheter des étrangers à plus bas prix que des Français », et non la crainte que le commerce national ne puisse plus leur en fournir. Il s'agit en un mot « ou de sacrifier à l'insatiable cupidité de quelques colons les intérêts les plus précieux de l'Etat, ou de continuer à veiller comme ci-devant à ses intérêts sans nuire à ceux des colonies ». Il n'est pas de citoyen, il n'est pas de patriote qui puisse balancer, dit-elle, car il n'en est aucun qui ne conçoive que tout commerce étranger dans les colonies ne peut s'exécuter qu'au détriment de la métropole. L'exportation directe des colonies à l'étranger enlèverait à la mère-patrie la plus grande portion de leurs productions que l'étranger vient chercher lui-même dans nos ports, et ils ne se cachent point, les négociants bordelais, de penser que « rien n'est en effet plus important aux métropoles que de faire exécuter à la dernière rigueur les lois qui interdisent aux étrangers tout commerce avec leurs colonies et à leurs colonies tout commerce avec les étrangers » (27 juin 1765 C 4381-47).

Pour donner plus de poids à son opposition, pour lutter plus efficacement contre l'admission provisoire des Anglais autorisée aux Antilles, elle s'entend avec les diverses Cham-

bres de commerce en vue d'une action concertée (C 4257). La surexcitation est extrême : des capitaines vont jusqu'à saisir de leur propre chef deux bâtiments anglais chargés de morue pour les colonies, et le duc de Praslin se voit dans l'obligation d'écrire à la Chambre de commerce que c'est là « une entreprise ouverte contre l'autorité et que, ne cessant de recevoir des plaintes de cette nature, il sera forcé de faire des exemples capables d'en imposer aux plus mutins ». La Chambre, elle, ne voit là, de la part de ses capitaines, que la trop bonne exécution de la consigne prescrivant la visite des navires étrangers pour s'assurer qu'ils n'apportent pas de marchandises autres que celles précisées dans l'autorisation provisoire (séance du 24 juillet 1766 C 4257 f^o 16 v^o).

De nouvelles alarmes sont provoquées dans le négoce bordelais par l'établissement des ports francs à la Jamaïque et à la Dominique par les Anglais, et davantage encore par l'installation des entrepôts libres de Sainte-Lucie et du môle Saint-Nicolas, en vertu de l'arrêt du conseil de 1767. Lorsque le gouvernement essaya ainsi d'un compromis et créa dans les îles françaises des ports francs où l'étranger était librement admis, ce ne fut pas sans de violentes représentations de la Chambre de commerce qui s'éleva avec ardeur contre cette dérogation aux principes du droit colonial. Un mémoire est adressé par la Chambre de Guienne à M. de Sartine, le 25 novembre 1775 (C 4265) « sur ce qu'il est nécessaire et indispensable d'interdire tout commerce étranger avec les îles » et de supprimer les ports francs, portes ouvertes à la contrebande. « Nous observerons que la France possédait autrefois plus de colonies et suffisait alors à leur approvisionnement. Pourquoi ne le pourrait-elle plus aujourd'hui qu'avec moins de colonies elle a plus

de ressources par une culture florissante et un commerce plus étendu » (f° 28 v°).

Comme on peut en juger, la Chambre n'est jamais à court d'arguments pour étayer ses vues. De plus, M. Dutasta, envoyé auprès du ministre de la Marine, reçoit des instructions détaillées dans lesquelles on relève celle-ci : « Nous croyons devoir, dans l'intérêt du commerce lui recommander expressément de solliciter auprès du ministre et d'insister de toutes ses forces sur la suppression des ports francs et la prohibition absolue des étrangers dans nos colonies. » Il convient de dénoncer les abus énormes qui ont résulté de l'établissement de ces ports francs « car ce n'est que l'appât d'un commerce frauduleux avec les colonies qui peut engager les étrangers à profiter de la franchise qui leur est accordée » (4 déc. 1775, 4257 f° 219 v°). La Chambre de commerce lutte sans trêve, pendant plusieurs années, contre ces entrepôts.

Un mémoire rédigé aux colonies pour réclamer la suppression du régime de l'Exclusif est réfuté par la Chambre de Guienne à grand renfort de publicité : l'opuscule est imprimé afin d'être répandu dans le public¹ (délibération du 11 août 1774 C 4257).

Parmi les nombreux arguments mis en avant pour demander le retrait de l'autorisation accordée aux Anglais, le plus original est celui de la fausse monnaie. La Chambre de commerce de Guienne dénonce l'introduction par les Anglais à Saint-Domingue d'une quantité immense de fausses pièces (1773, C 4257 f° 154 v°). Les Anglais

1. V. Comptabilité, C 4424, note de Chappuis, pour l'impression de la réfutation du mémoire adressé au commerce de France par un anonyme de Saint-Domingue, « contenant quatre feuilles et demie grand in-folio en deux colonnes, et fourni soixante-cinq exemplaires en beau papier, 54 livres » (1774.)

payaient leurs acquisitions dans les Iles avec de faux doublons espagnols que les colons acceptaient pour leur valeur nominale et auxquels ils donnaient cours dans les Iles. Les Anglais y gagnaient et le commerce des Antilles n'y perdait rien puisqu'on acceptait ces pièces fausses comme monnaie de compte. Mais les colons entendaient pouvoir les donner aussi en paiement aux capitaines français, et ceux-ci étaient peu disposés à accepter car ils ne pouvaient qu'être victimes, les pièces en question n'ayant cours dans la métropole qu'au marc la livre de métal fin. Les négociants bordelais en viennent ainsi à contester même le sentiment national des colons et à les accuser de se faire les complices des étrangers.

Par ailleurs, lorsque le bruit commença à courir de l'abolition de l'esclavage, des réclamations véhémentes en faveur de son maintien se firent entendre : « Les négociants de cette place ont toujours eu trop de confiance en la justice du Roy et la Sagesse de ses ministres pour ajouter foy aux bruits qui se sont répandus que le gouvernement projetterait de rendre la liberté aux nègres... » (26 avril 1776, C 4267, f^o 38).

En 1778, étant informé que le gouvernement avait formé le projet d'abandonner le commerce des colonies aux nations neutres en cas de guerre avec l'Angleterre, le commerce de la province de Guienne prend les devants et expose les raisons qui militent contre cette détermination : « Cette province florissante, quoyque dénuée de manufactures et entrecoupée de landes arides, ne doit son opulence qu'au commerce des colonies. Elle a disposé toutes ses facultés, son industrie, ses cultures mêmes en raison de ses liaisons intimes avec cette partie du monde ; un événement imprévu qui romprait tout à coup cette chaîne essentielle

arrêterait en un instant toute circulation intérieure et plongerait, dans cette grande partie du Royaume, les habitants de tout état, dans l'oisiveté et dans une détresse déplorable » (11 juillet 1778, C 4265).

Et comme M. de Sartine veut bien donner une solution favorable à ses vœux, la Chambre s'empresse de lui envoyer des remerciements chaleureux : « Le commerce exclusif des colonies françaises conservé aux négociants nationaux est pour cette ville et pour toute notre province un événement bien cher... Nous nous empressons d'offrir à Votre Grandeur nos justes remerciements et notre vive reconnaissance et de l'assurer que ces sentiments resteront gravés dans nos cœurs en caractères ineffaçables » (sept. 1778, C 4265, f° 110).

Cette satisfaction devait d'ailleurs peu durer puisque une ordonnance rendue le 30 juin 1778 à la Martinique permit aux étrangers l'entrée de nos ports et l'importation des denrées coloniales, et motiva un nouveau recours auprès du ministre de la Marine afin de lui exposer le « trouble » et « l'alarme » jetés dans l'esprit des armateurs bordelais par cette mesure.

En 1782, la Chambre appuie le mémoire présenté par un certain nombre de négociants de Bordeaux pour demander que les lois prohibitives du commerce des colonies soient rétablies dans toute leur rigueur, attendu que le commerce national « est actuellement en état de suffire aux besoins des Isles » (4 juillet 1782, C 4258, f° 132).

L'année suivante, elle s'oppose à l'arrêt du conseil du 28 juin 1783 qui permet aux étrangers d'introduire des nègres dans les Iles de la Martinique, la Guadeloupe, Sainte-Lucie et Tabago jusqu'au 1^{er} août 1786. Elle estime que favoriser la traite étrangère, c'est causer un préjudice

considérable aux négriers français et introduire dans les Iles une main-d'œuvre médiocre, pour laquelle la Chambre ne trouve pas d'épithète assez méprisante : « le rebut », « nègres malades rétablis », « esclaves vicieux ». De cette manière, dit-elle, nos colonies deviendront « le cimetière des nègres malades des colonies étrangères et les prisons de correction pour les esclaves vicieux dont ils auront purgé leurs ateliers » (C 4266, f^o 40 v^o).

Malgré tous ses efforts, la Chambre n'obtint pas le résultat escompté. Nombreux sont les documents qui continuent d'affirmer que la métropole n'assure plus suffisamment le ravitaillement des colonies en nègres et denrées alimentaires. La guerre de l'Indépendance favorisa et développa encore le trafic interlope, et, lorsque fut rendu le fameux arrêt du 30 août 1784 qui permit aux étrangers de commercer dans quelques ports, plus nombreux, de nos Iles, il ne fit que légaliser un état de choses qui s'était établi peu à peu au long des vingt dernières années.

Inspiré par les tendances de l'économie libérale qui commençaient à percer et prévaloir, cet arrêt fut très mal accueilli par notre grand port colonial, et y provoqua un grand émoi. La Chambre ne resta pas inactive. Elle adressa sur-le-champ ses doléances contre l'arrêt, fit partir des délégations auprès du Premier Président et du Procureur général du Parlement, des jurats et du commandement de la province, et réunit l'assemblée générale des négociants de la ville, au premier rang desquels se trouvaient les Gradis, les Bonaffé, les Bethman, les Baour, les Nairac (C 4258). Elle se récria vivement : « Ce n'est plus par des ports que le commerce de la métropole délaissait, que le commerce étranger est permis ; c'est dans ceux où il y a le plus à exploiter, ceux de Saint-Pierre, etc. » (C 4382-24, Mémoire des

directeurs du commerce de la Province de Guyenne sur l'arrêt du conseil du 30 août 1784). Comme toujours, son intérêt particulier dissimulé sous des considérations d'intérêt général, elle établit que l'arrêt, qualifié par elle de « funeste » ou de « fatal », frappait l'agriculture, les manufactures, la navigation : « On a sacrifié la France aux colonies. » Elle fit valoir contre lui force arguments, entassa lettres sur lettres, mémoires sur mémoires, démarches sur démarches. Le 7 octobre 1786 (C 4266, f° 55, v°) elle écrit encore à son député : « Il est très urgent de réitérer des représentations contre l'arrêt : il faut que ce soit notre « ultimatum », ce dernier mot souligné.

Un mémoire, rédigé en 1788, répète inlassablement : « Il faut revenir aux principes et défendre le commerce aux étrangers.... nos chantiers, ci-devant si actifs, sont déserts », (28 juillet 1788, C 4266) et en 1789, animée par le même souci, elle insiste sur les conséquences de l'arrêt, le « dépérissement du commerce », dû à la concurrence de l'étranger, lequel « vient pour moissonner dans notre champ ». « Ne soyez donc pas surpris, Monseigneur », écrit-elle à M. de la Luzerne, alors ministre de la Marine, « si, profitant de l'occasion que nous offre votre lettre, nous renouvelons des plaintes qui, quoique bien répétées, n'ont produit jusqu'à présent aucun redressement. Elles nous paraissent indispensables aujourd'hui, afin de vous prévenir que le rétablissement des lois prohibitives sera le principal objet sur lequel porteront les demandes de toutes les villes maritimes dans l'Assemblée nationale qui va se former » (24 mars 1789, C 4266, f° 138).

Toutes ces démarches restèrent sans résultat. L'arrêt fut maintenu. Le pacte colonial, point de départ de la splendeur de Bordeaux, avait fait son temps : l'arrêt le

condamnait définitivement ainsi que le sentirent nettement les directeurs du commerce de Bordeaux puisqu'ils écrivirent : « Cet arrêt renverse et détruit la loi fondamentale sur laquelle repose le commerce de toutes les nations de l'Europe, celle qui exclut les étrangers... » (C 4266.)

D'autre part, le projet d'abolition de la traite en 1789 vint donner de nouvelles inquiétudes aux négociants bordelais et provoquer d'immédiates réactions. La Chambre de Guienne se met en rapport avec toutes les autres afin que sa protestation ait une force accrue : « le coup fatal qu'on prépare à nos colonies d'Amérique par une motion qui doit être faite à l'Assemblée nationale, tendant à l'abolition du commerce de la traite des noirs, et qui pourrait être suivie d'un affranchissement général de tous les esclaves dans tous nos établissements français nécessite les plus promptes et les plus rigoureuses représentations, non seulement de toutes les Chambres du commerce, mais encore de toutes les municipalités et fabriques du royaume qui toutes sont également intéressées au maintien de cette traite sans laquelle il est aisé de se convaincre de l'impossibilité de cultiver nos possessions d'Amérique » (5 déc. 1789, C 4266, f^o 163, v^o). Et elle fait le tableau « effrayant » des malheurs que cette motion « impolitique » occasionnerait à la France si elle était favorablement accueillie : « La chute inévitable de notre commerce d'Amérique, et la décroissance rapide de celui national auquel il est si intimement lié », la banqueroute des négociants, « la cessation totale du débouché superflu de nos différentes productions d'Europe ». Ce ne sont pas seulement les fortunes privées qui sont en danger, mais la fortune publique, la tranquillité de la ville, puisque « la suspension des travaux de notre rade atteindra, malheureusement, toutes les classes de citoyens » (C 4266 f^o 212).

En 1790 la Chambre de commerce pense que la sûreté des colonies, la fortune des colons et des négociants, la subsistance des ouvriers demandent un décret par lequel il soit statué que le régime des colonies n'est pas assimilé à celui du royaume en ce qui concerne les noirs « sans cela tout est perdu... nos ports vont devenir déserts » (30 janvier 1790, C 4266). Elle envoie à l'Assemblée nationale une adresse à ce sujet et s'élève avec indignation contre la doctrine « incendiaire » des Amis des noirs en faveur de la liberté des esclaves et de l'abolition de la traite (27 mai 1790, C 4259, f^o 53, v^o) et contre ses projets « coupables » (19 août 1790, C 4259, f^o 58).

Jusqu'à son dernier souffle pour ainsi dire — puisque sa suppression est décidée le 27 septembre 1791 — la Chambre continua donc son œuvre conservatrice et fit entendre sa voix pour l'âpre défense des intérêts qui lui étaient confiés.

CONCLUSION

Au cours de cette étude, nous nous sommes efforcé de retracer l'évolution des relations économiques entre Bordeaux et les colonies antillaises au ^{xviii}e siècle, et de montrer, en soulignant que le commerce colonial donnait alors la formule de son action, que c'est aux Iles d'Amérique, plus particulièrement à la Martinique et à Saint-Domingue, que Bordeaux dut son essor et sa prospérité à cette époque.

La fortune du grand port garonnais était en corrélation si étroite avec le commerce des Iles qu'elle sombra brusquement avec lui dans les dix dernières années du ^{xviii}e siècle. Au moment même où Arthur Young s'extasiait sur elle, la prospérité de Bordeaux était près de s'effondrer et bientôt finis les beaux jours où, selon l'expression si joliment imagée d'un vieux texte, des « essaims de vaisseaux » s'envolaient vers les Iles fortunées (C 4264, f^o 200).

Nous voudrions pour conclure, mettre en lumière les éléments qui ont imprimé son sens à cette évolution.

L'essor du commerce colonial bordelais est dû, au début du ^{xviii}e siècle, d'abord aux deux documents originaux du développement commercial de Bordeaux à cette date : l'ordonnance de janvier 1716 et les lettres patentes d'avril 1717, puis à la suppression des privilèges des compagnies coloniales qui, jusque-là, avaient le monopole du commerce

avec Saint-Domingue, la principale des colonies antillaises, enfin et surtout au régime de monopole et de privilèges fiscaux.

L'acte de 1716 admettait notre port dans la liste de ceux qui pouvaient se livrer à la traite des nègres. Celui de 1717 l'autorisait — avec 12 autres — à armer des vaisseaux vers les colonies. Enfin, le système juridique et économique élaboré depuis le second tiers du *xvii*^e siècle, et qui ne devait prendre fin qu'en 1784, connu sous le nom de « Pacte colonial » ou de « Système de l'Exclusif », faisait bénéficier d'un double avantage le grand port de la Guienne : un marché lui était ouvert où ses armateurs n'auraient à redouter ni la concurrence étrangère, ni le partage avec les commerçants rivaux puisque nos colonies étaient fermées aux navires étrangers et n'y admettaient que les navires armés dans les 13 ports autorisés.

A la faveur de ces conditions éminemment favorables, le commerce colonial bordelais a pu s'accroître grandement, l'armement se développer et la richesse des citoyens se multiplier. Malheureusement, à plusieurs reprises au cours du siècle, des guerres vinrent entraver ce mouvement. Mais, aussitôt la liberté des mers rétablie, la Chambre de commerce de Bordeaux reprenait sa lutte pour le maintien du monopole qui était la condition même de la richesse de la région qu'elle représentait.

Pendant longtemps, elle sut défendre efficacement ses privilèges, mais ceux-ci se virent sérieusement menacés dès le début du dernier tiers du *xviii*^e siècle, et pour des causes nombreuses et variées.

D'abord une transformation s'était opérée dans les doctrines économiques régnantes. L'opinion était à la liberté. Une propension générale poussait les hommes politiques et

les théoriciens à abandonner le mercantilisme qui étouffait les initiatives par les nombreux règlements qu'il avait provoqués, et l'on assistait à une évolution vers la liberté économique, propagée en France par Quesnay et en Angleterre par Smith. Aux principes du mercantilisme sur lesquels reposait en somme le système du Pacte colonial, tendait à succéder le libéralisme. « Je ne connais, écrivait Turgot, un moyen d'animer un commerce quelconque, que la plus grande liberté. » Et l'intendant du commerce, Dupré de Saint-Maur, imprimait : « La liberté est l'âme du commerce. »

D'autre part, la philosophie commençait à diriger le monde et voyait dans la liberté la panacée aux misères humaines. Le mouvement des idées philosophiques, caractérisé par Voltaire, Rousseau, l'œuvre de la franc-maçonnerie, tendait à faire admettre le principe de l'égalité des êtres humains, quelle que soit leur race, et aboutir à l'affranchissement des noirs.

Enfin, en dehors de ces influences idéologiques, des faits matériels paraissaient légitimer des dérogations au Système de l'Exclusif. Il semble, en effet, établi que les navires métropolitains ne suffisaient plus à assurer seuls le commerce et le ravitaillement des Antilles. En présence de cette situation, l'attitude des colons avait évolué, à mesure que la colonie s'organisait. S'ils n'avaient jamais accepté sans résistance la soumission de leurs intérêts à ceux de la métropole, cette résistance ne fit que s'accroître et la lutte entre les colons et les métropolitains dura plus de vingt ans. Ils désiraient l'abrogation du régime exceptionnel auquel ils étaient soumis et leurs gouverneurs les soutenaient dans leurs revendications. Les formes principales revêtues par cet état d'esprit sont, d'une part, les efforts faits pour trans-

former aux Iles mêmes les produits locaux — notamment pour y maintenir des raffineries — et, d'autre part, les sollicitations pour obtenir l'autorisation d'accueillir les étrangers et de commercer avec eux. La doctrine coloniale dut céder sur ce point aux nécessités de la vie.

C'est dans ces conditions, qu'après quelques dérogations exceptionnelles, dont la principale en date de 1767, est intervenu l'acte capital du 30 août 1784, dernière manifestation de la politique coloniale de la monarchie, réforme fondamentale qui détruisait en fait, non en principe, l'ancienne théorie du Pacte colonial. C'était une révolution incomplète, mais c'en était une.

Les premières atteintes contre l'Exclusif avaient touché Bordeaux, l'arrêt du conseil d'août 1784 lui porta un coup funeste.

Provoquée surtout au lendemain du traité de Paris par Choiseul, en 1765, la discussion entre les colonies et la métropole est encore aussi vive en 1789, malgré l'acte de 1784, entre les négociants de la mère patrie — ceux de Bordeaux au tout premier rang — ayant pour théoricien Montesquieu, et les colons des Antilles s'appuyant sur l'Encyclopédie, Condillac, Smith, Turgot, Raynal, et sur la tendance des esprits vers toute liberté. L'argumentation porte principalement sur l'origine et la raison d'être des colonies, leurs besoins, les principes du commerce. Le premier point était le plus important car, de l'idée qu'on se faisait du mode de fondation des colonies découlaient, en effet, leurs devoirs vis-à-vis de la métropole et les droits de celle-ci.

La Révolution française devait définitivement ruiner le système qui avait assuré l'essor du commerce colonial de Bordeaux. En effet, d'une part elle consacrait, avec la liberté individuelle, le libéralisme économique, d'autre

part, après quelques hésitations¹, elle avait fini par reconnaître que les colonies formaient partie intégrante du territoire national.

Bientôt l'abolition de l'esclavage allait entraîner la disparition du dernier élément qui avait facilité le commerce d'outre-mer.

Le négoce girondin eut beaucoup à souffrir de la suppression du monopole et de l'esclavage. Mais, de ce passé à jamais disparu, Bordeaux garde quand même, jusque dans sa vie présente, le souvenir d'une ère décisive dans l'histoire de son essor.

1. La convocation des Etats généraux avait laissé de côté les colonies qui étaient considérées surtout comme un territoire d'exploitation.

La Constituante admit à siéger sur ses bancs les délégués de Saint-Domingue, et successivement ceux des autres îles. Ensuite, elle constitua un comité colonial auquel les députés des colonies, comme Moreau de Saint-Méry, apportèrent les lumières de leur expérience. Elle déclara que les colonies ne faisaient qu'un avec l'Etat français. (V. Deschamp, *Histoire de la question coloniale en France.*)

Vu :

Le Doyen,
FERRADOU

Vu, bon à imprimer :

Le Président,
G. HUBRECHT

Vu et permis d'imprimer :

Bordeaux, le 14 Mai 1937

Le Recteur de l'Académie,
A. TERRACHER.

SOURCES

Archives départementales de la Gironde :

Fonds de la Chambre de commerce de Guienne, série C, n^{os} 4250 à 4439.

Fonds de l'Intendance, série C, en particulier les n^{os} 1337 et 1338, 1363 et 1364, 1375, 1416, 1424 et 1425, 1624, 1629, 1631, 1638, 1639, 1686 à 1692, 2381, 2395, 2797 et 3685.

Archives historiques de la Gironde, t. XXXI, p. 271; t. XXXIV, p. 266-274 et t. XLVIII, p. 131-136.

BIBLIOGRAPHIE

- BENZACAR. — *Règles économiques de l'administration d'Aubert de Tourny*, Paris, 1904.
- BONAFFÉ (Ed.). — *Bordeaux il y a cent ans*, Paris, 1887.
- BONAFFÉ (Ed. et P.). — *Un armateur bordelais au XVIII^e siècle. Sa famille et son entourage (1740-1809)*, Bordeaux, 1909.
- BONASSIEUX. — *Les grandes compagnies de commerce*, 1892.
- BONDOIS (P.). — « Les centres sucriers en France au XVIII^e siècle », « L'industrie sucrière française au XVIII^e siècle », dans *Revue d'histoire économique et sociale*, 1931.
- BOUTRUCHE (R.). — « Bordeaux et le commerce des Antilles françaises au XVIII^e siècle », extrait de *Nos Antilles*, recueil publié sous la direction de Serge Denis, Paris, 1936.
- BRIVES-CAZEO. — « Episodes du système prohibitif en Guyenne » (*Actes de l'Académie*, 1881).
- BRUTAILS (A.). — *Introduction et inventaire sommaire du fonds de la Chambre de commerce de Guyenne*, Bordeaux, 1893.
- CANDACE (Gratien). — « Les Antilles dans la prospérité des ports français depuis trois siècles », extrait de *Nos Antilles* (Serge Denis).
- CHAZELLES (DE). — *Etude sur le système colonial*, 1 vol., 1860.
- CIROT (G.). — *Les Juifs à Bordeaux. Leur situation morale et sociale de 1550 à la Révolution*, 1, Bordeaux, 1920.
- DAUBIGNY. — *Choiseul et la France d'outre-mer*, Paris, Hachette, 1892.
- DESCHAMPS (L.). — *Histoire de la question coloniale en France*, 1891.
- FAURE (A.). — *Les parères de la Chambre de commerce de Guyenne*, thèse, Ribérac, 1913.
- GIRAULT (A.). — *Principes de colonisation et de législation coloniale*, 4^e éd., 1921.
- HUBRECHT (G.). — « Les colonies et le port de Bordeaux au XVIII^e siècle », dans *Annales du droit et des sciences sociales*, 1936.

- HUBERT (M.). — *Structure et condition juridique des compagnies de navigation de l'Ancien Régime*, thèse, Bordeaux, 1929.
- ISAMBERT. — *Recueil général des anciennes lois françaises depuis l'an 420 jusqu'à la Révolution de 1789*, 1821, 33 vol.
- JALABERT (Louis). — « Bordeaux et le commerce des Antilles au XVIII^e siècle, une page d'histoire économique coloniale », dans *Revue catholique d'intérêt général*, 20 juin 1936.
- JOINVILLE (P. de). — *Le commerce de Bordeaux au XVIII^e siècle*, Paris, 1908.
- JULLIAN (C.). — *Histoire de Bordeaux*, 1895.
- LABAT (R. P.). — *Nouveau voyage aux Iles de l'Amérique*, 1722.
- LABROUQUÈRE. — *Idées des physiocrates sur les colonies*, Paris, 1927.
- LEROUX (A.). — *Etude critique sur le XVIII^e siècle à Bordeaux*, Bordeaux, 1921.
- *La colonie germanique de Bordeaux*, I, chap. II, Bordeaux, 1918.
- LHÉRITIER (M.). — *L'Intendant Tourny, 1695-1760*, Paris, 1920.
- LUDING LOKKE (M. C.). — *France and the colonial question*, New-York, 1932; compte rendu de M. Lefebvre dans *Annales historiques de la Révolution française*, 1933, p. 259.
- LOWES (Mac Cord). — « Les premières relations commerciales entre Bordeaux et les Etats-Unis (1775-1789) », dans *Revue historique de Bordeaux*, 1927-1928.
- MALVEZIN (Th.). — *Histoire du commerce de Bordeaux*, 3 vol., Bordeaux, 1892.
- MARION. — *Dictionnaire des institutions aux XVII^e et XVIII^e siècles*, Paris, 1923.
- MARTIN (Gaston). — *Nantes au XVIII^e siècle. L'ère des négriers*, Paris, Alcan, 1931.
- « La doctrine coloniale de la France en 1789 », *Cahiers de la Révolution française*, 3^e cahier.
- MAUPASSANT (J. de). — « Les armateurs bordelais au XVIII^e siècle : Abraham Gradis et l'approvisionnement des colonies (1756-1763) », dans *Revue historique de Bordeaux*, 1909, p. 175 à 195 et 248 à 265.
- « Un grand armateur de Bordeaux : Abraham Gradis », même *Revue*, 1913-1914.
- MICHEL (Fr.). — *Histoire du commerce et de la navigation à Bordeaux*, Bordeaux, 1870.
- MONTESQUIEU. — *Esprit des lois*.

- MOREAU DE SAINT-MÉRY. — *Loix et constitutions des colonies françaises de l'Amérique sous le vent*, Paris, 1784 et années suiv., 6 volumes, in-4°.
- MAUREL (Blanche). — *Cahiers de doléances de la colonie de Saint-Domingue*, Paris, 1933.
- MAY. — « La France, puissance des Antilles », dans *Revue historique économique et sociale*, 1930.
— *Histoire économique de la Martinique*, thèse, Paris, 1930.
- NORMAND. — *Le pacte colonial*, thèse, Paris, 1900-1901.
- PEYTRAUD. — *L'esclavage aux Antilles françaises avant 1789*, Paris, 1897, in-8°.
- QUESNAY. — *Œuvres*, édition Gucken.
- SAY (Léon) et CHAILLEY BERT. — *Nouveau dictionnaire d'économie politique*, article « Système colonial ».
- SAVARY (Jacques). — *Parfait négociant*, éd. in-4° de 1757.
- SAVARY DES BRUSLONS. — *Dictionnaire universel de commerce*.
- SÉE (H.). — « Le trafic d'un négociant armateur de Bordeaux aux Antilles (1751-1758) », dans *Mém. et doc. pour l'hist. du commerce et de l'industrie*, 12^e série, Paris, 1929, p. 278-290.
— « Les économistes et la question coloniale au XVIII^e siècle », dans *Revue de l'histoire des colonies françaises*, t. XXII, 1929.
— *Les origines du capitalisme moderne*, Colin, 1926.
— *La France économique et sociale au XVIII^e siècle*, Colin, 1925.
— *L'évolution de la pensée politique en France au XVIII^e siècle*, Paris, Giard, 1925.
- SMITH (Ad.). — *Richesse des Nations*.
- TURGOT. — *Œuvres*, éd. Schelle, Paris, 1913-1923, 5 vol. in-8°.
- VAISSIÈRE (F. de). — *Saint-Domingue*, Paris, Perin, 1909.
- VIGNOLS (L.). — « Les Antilles françaises sous l'Ancien régime », dans *Revue d'histoire économique et sociale*, 1928.
- YOUNG (Arthur). — *Voyages en France*, édition Sée, 3 vol., Paris, Colin, 1931.
-

TABLE DES MATIÈRES

	Pages
Introduction.....	1

PREMIERE PARTIE

NATURE ET EVOLUTION DU COMMERCE ENTRE BORDEAUX ET LES ANTILLES

Chapitre premier. — Historique.....	11
Chapitre II. — Les grandes étapes et les vicissitudes du commerce bordelais avec les Antilles au XVIII ^e siècle.....	16
Chapitre III. — Mouvement du commerce avec les colonies. Armements. Constructions navales à Bordeaux.....	24
Section I. — Armements.....	24
Section II. — Constructions navales.....	29
Chapitre IV. — Les importations.....	33
Section I. — Sucre.....	37
Section II. — Café.....	42
Section III. — Indigo.....	46
Section IV. — Importations secondaires : cacao, coton, gingembre.	52
Le cacao.....	52
Le coton.....	52
Le gingembre.....	54
Chapitre V. — Les exportations.....	55
Section I. — Denrées comestibles.....	57
Section II. — Nègres.....	63

DEUXIEME PARTIE

REGIME COMMERCIAL DES RELATIONS
ENTRE BORDEAUX ET LES ANTILLES

Chapitre premier. — Aperçu sur la politique et les doctrines coloniales du XVIII ^e siècle.....	75
Chapitre II. — Régime juridique.....	91
Section I. — Statut fiscal.....	92
Section II. — Convois.....	100
Section III. — Transformation des matières premières.....	104
Section IV. — L'institution des engagés.....	106

TROISIEME PARTIE

LA CHAMBRE DE COMMERCE DE GUIENNE
ET LES QUESTIONS COLONIALES

Chapitre premier. — La Chambre de commerce et ses dérivés.....	115
Chapitre II. — Les doctrines coloniales de la Chambre de commerce de Guienne.....	121
Chapitre III. — L'œuvre de la Chambre de commerce en matière coloniale.....	134
Section I. — Lutte pour la défense et l'accroissement de ses monopoles et privilèges.....	140
Section II. — Lutte contre les dérogations au système de l'Exclusif et contre la concurrence étrangère dans les Iles d'Amérique.....	147
Conclusion.....	165

